







SCHRIFTEN DER PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT
DER DEUTSCHEN UNIVERSITÄT IN PRAG

13. BAND

ADOLF GROHMANN

SÜDARABIEN ALS WIRTSCHAFTSGEBIET

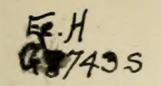
II. TEIL

MIT 4 TEXTABBILDUNGEN

MIT UNTERSTÜTZUNG DES TSCHECHOSLOWAKISCHEN MINISTERIUMS
FÜR SCHULWESEN UND VOLKSKULTUR



VERLAG RUDOLF M. ROHRER
BRÜNN - PRAG - LEIPZIG - WIEN, 1933



SÜDARABIEN

ALS

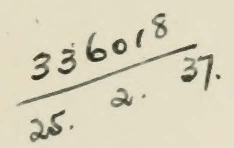
WIRTSCHAFTSGEBIET

VON

ADOLF GROHMANN

ZWEITER TEIL

MIT 4 TEXTABBILDUNGEN





VERLAG RUDOLF M. ROHRER
BRÜNN - PRAG - LEIPZIG - WIEN, 1933

Printed in Czechoslovakia.

Verlags-Nr. 609.

Gedruckt bei Rudolf M. Rohrer in Brünn.

MEINER LIEBEN MUTTER

ZUM

77. GEBURTSTAGE IN INNIGER DANKBARKEIT ZUGEEIGNET



Vorwort.

Viel später als ich es je vorausgesehen habe, folgt nun dieser zweite Teil meines Buchs dem 1922 zu Wien als vierter Band der ersten Reihe von Osten und Orient im Verlage des Forschungsinstitutes für Osten und Orient erschienenen ersten Teile. Als ich trotz besserer Einsicht und in Vorahnung der Schwierigkeiten, die sich dem Weiterdrucke des Werks entgegenstellen würden, meine Einwilligung dazu gab, den Druck des schon im Februar 1918 fertiggestellten Manuskripts mit dem sechzehnten Bogen abzubrechen, ist mir dieser Entschluß wahrlich schwer genug geworden. Aber das zu einem Torso gewordene Österreich stand mitten im Fieber der Krise, die auch dem Forschungsinstitute für Osten und Orient alle Mittel nahm. An eine Fortführung des Drucks war so zunächst nicht zu denken. Eine Gelegenheit hiezu bot sich erst, als die philosophische Fakultät der deutschen Universität in Prag auf Antrag Prof. Theodor Meyers den zweiten Band meines Südarabien als Wirtschaftsgebiet in ihre Schriftenreihe aufzunehmen beschloß. Im Zusammenhange damit wurden nun auch Verhandlungen mit der Leitung des Forschungsinstitutes für Osten und Orient in Wien geführt, die der Erwerbung der Verlegerrechte an meinem Werke und der Übernahme des Restes der Auflage des ersten Bandes durch den Verleger der Fakultät, R. M. Rohrer galten. Durch das großzügige Entgegenkommen der Leitung des Forschungsinstitutes, insbesondere Herrn Prof. Dr. Hans Uebersbergers, waren diese Verhandlungen bald zu einem günstigen Abschluß gebracht. Ihm, sowie den beiden Herren Prof. Dr. Wilhelm Czermak und Hans v. Demel sei für ihr Entgegenkommen und ihre Mühewaltung auch hier nochmals herzlich Dank gesagt. Die Restauflage des ersten Bandes wurde nun den geänderten Verhältnissen entsprechend mit neuem Titelblatt versehen 1929 ausgegeben.

Der mächtige Auftrieb, den gerade die Erforschung Südarabiens im und nach dem Kriege erfahren hat, ist naturgemäß auch dem vorliegenden Bande in reichlichem Maße zugute gekommen. Was nur einigermaßen wichtig schien und für mich an neuer Literatur erreichbar war, ist in das Manuskript und die Korrektur eingearbeitet worden.

Schon aus diesem Grunde muß ich den Leser bitten, auch die Nachträge und Berichtigungen am Schlusse dieses Bandes zu berücksichtigen. Auf die im Vorworte zum ersten Teil S. XI erwähnten Karten muß leider auch jetzt noch aus den dort angeführten Gründen verzichtet werden.

Für das Mitlesen der Korrekturen bin ich meiner Frau sowie meinem Schüler Dr. Karl Jahn zu herzlichem Danke verpflichtet, ferner meinem Kollegen Prof. Dr. Wilhelm Wostry als Leiter der Schriftenreihe der Fakultät für seine Mühewaltung und der Druckerei Rudolf M. Rohrer in Brünn für verständnisvolles Eingehen auf meine nicht immer leicht zu erfüllenden Wünsche hinsichtlich Ausstattung und Druck meines Buches.

Leitmeritz, am 14. Mai 1933.

Adolf Grohmann.

Inhalt des zweiten Bandes.

V. Die Landwirtschaft.

VI. Die Industrie.

VII. Der Handel.

VIII. Der Verkehr.

Anhang I.

Anhang II.

C. Die Einzelwirtschaft.

1. Art des Grundbesitzes, Besitzverhältnisse.

Die Grundstücke führen in Südarabien je nach ihrer Beschaffenheit verschiedene Namen. Eine allgemeine Bezeichnung ist Māl (Gut)[1], wonach der Grundbesitzer als Mawwāl bezeichnet wird. Ḥiğl[2] (die Ḥaḍramī-Aussprache für Ḥaql) ist ein kultiviertes Terrain. Ğarb (in Ḥaḍramōt) ist jedes Feld, kultiviert oder nicht, umgeben mit einem Wall zum Schutz gegen Wildbäche[2]; es zerfällt in mehrere Parzellen (Qaṭʿa), die verschiedenen Besitzern gehören können. Ğirba (in Ḥaḍramōt) ist ein Stück Land, das viele Felder enthält[3]. Widn ist nach C. Landberg[3] ein kleines längliches Feld, nach E. Glaser (er schreibt Wudin, Wudān) im Jemen ein großes ebenes Feld[4]; ein kleines ebenes Feld heißt im Jemen Maḥğez[4].

Hinsichtlich der Bewässerung[5] werden die Felder eingeteilt in:

1. ʿAqqār, auf dem Westabhang des Gebirges und auch noch auf dem Kamm gelegene Felder. Sie werden vom Regen bewässert und bedürfen keiner künstlichen Bewässerung.

2. Masqawī, Ḡajl, Māl ʿala-l-Ḡajl, ein Terrain am Ostabhang des Serāt, das in der Nähe eines Ḡajls oder einer Sāqī liegt; die oberen Felder heißen Qalḥ, die unteren Wazīğ, in Ḥaḍramōt Šerğ[6].

3. Masnā[7], Sānī, in Ḥaḍramōt Ḍebr.[8], im Osten des Serāt weiter im Innern gelegene Felder[9]. Sie werden durch Brunnen (Masānī) bewässert.

---

[1] E. Glaser, Tagebuch VIII S. 51; C. Snouck Hurgronje, L'interdit séculier S. 95 Note 1.

[2] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 324. Bei Glaser, Tagebuch II Bl. 5v ist unter dem Sprachmaterial aus Ḥabbān Ḥiğl neben Ṭīn für „Feld" angegeben.

[3] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 324 Note 2.

[4] Tagebuch II Bl. 5v, Reise nach Mârib S. 142 Note 1.

[5] Auch Ibn Rosteh († 360 d. H.) Kitāb al-ʾAʿlāq an-Nafīsa BGA. VII S. 112 geht von diesem Gesichtspunkte aus, wenn er bei der Beschreibung von Ṣanʿāʾ sagt: „Ihre Äcker haben drei Arten: eine Art ist fruchtbares Land und eine Art davon beruht auf (der Bewässerung durch) Quellen und eine Art auf Brunnen, aus denen mit Kamelen und Rindern geschöpft wird; und eine Art — und das ist die beste und wertvollste — beruht auf (Bewässerung durch Stau)wasser des Dammes."

[6] C. Snouck Hurgronje, a. a. O. S. 95 Note 1, ZA. XXVI (1912) S. 225.

[7] Der Ausdruck auch schon bei Hamdānī, Ṣifa Ğezīrat al-ʿArab S. 126, 12 neben Bīr im Gegensatz zu Ḡajl und ʿAjn.

[8] C. Snouck Hurgronje, a. a. O. S. 95 Note 1, ZA. XXVI (1912) S. 225, nach C. Landberg, a. a. O. S. 579 „*terrain arrosé* par la noria ou la pluie, champ".

[9] E. Glaser, Ostjemen und Nordḥaḍramaut, Tagebuch VIII S. 51.

4. Zahb oder Zahba, ein Feld in der Tihāma, das aus einem Wādī bewässert wird[1].

Diese Bezeichnungen der Felder sind also von den bewässernden Rinnen hergenommen[2]. Šerǵ ist soviel als masīl mā' min al-ḥarra 'ila s-sahl „ein Kanal, der Wasser aus der Dammleitung (inschriftlich *ḫrt*) in die ebenen (nicht ansteigenden) Felder führt". Qalḥ ist nach der gleichnamigen Wasserrinne (inschriftlich *qlḥ*[3]) benannt, die Wasser nach höher gelegenen Hängen leitet. Auch Masnā usw. ist nach der sānija benannt.

Der Wert solcher Grundstücke ist verschieden. Im Ostserāt zahlt man für eine Libna (etwa 62 m²) $^1/_2$—20 Mariatheresientaler, zu Fr. 4·50 gerechnet, in 'Arḥab $3^1/_2$—5 Taler. Ein Masqawī-Feld hat noch höheren Wert. In Ṣan'ā', Menāḫa, Rauḍa kostet eine Libna zu 100 Quadrat-Ḏirā' $1^1/_2$—6 Mariatheresientaler, Boden ohne beständiges Wasser kostet dort $^3/_4$—$1^1/_2$ Taler, Weinberge 3—8 Taler, Kaffeeplantagen 8—20 Taler die Libna. In der Tihāma sind die Preise im allgemeinen ebenso hoch wie in Ṣan'ā'[4].

Besitzverhältnisse. Für die alte Zeit sind wir jetzt durch N. Rhodokanakis[5], soweit die Inschriften Aufschlüsse geben, trefflich orientiert. Die Verhältnisse erinnern hier sehr an jene des ptolemäischen Ägypten. Grund und Boden gehört im alten Südarabien zunächst dem Staate, wie in der Theorie auch im alten Babylonien[6], d. h. nach altsüdarabischer Anschauung dem Gotte, Könige und Volke[7]. Ihn verwaltete als irdischer Anwalt der Gottheit der König, der, selbst Besitzer von Privatgut (Domänialgrund γῆ βασιλικῆ), auch wesentliche Herrscherrechte an privaten Grundbesitzern ausübte, die die Staatssteuern, und zwar 1. die dem militärischen Unterhalt dienende Grundsteuer (*s'wll*), 2. eine Art Erbstandgeld (*š'ml*) und 3. den Bodenzins (*'ṯwbt*, *gdjt*, *rdjt*, die Lesung von *g* und *r* in den beiden letzten Wörtern ist unsicher) ent-

[1] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 72ᵛ.

[2] Die folgenden Angaben verdanke ich meinem Freunde Professor Dr. N. Rhodokanakis.

[3] Vgl. N. Rhodokanakis, Studien zur Lexikographie und Grammatik des Altsüdarabischen II SBWA. CLXXXV/3 (1917) S. 62, 121 Note 5, 172 f.

[4] E. Glaser, Ostjemen und Nordḥaḍramaut, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 9—11, Tagebuch VIII S. 51. MGGW. XXX (1887) S. 25 gibt Glaser für die Libna (zu 10 Quadrat-Ḏirā' = 40 m²) 15—20 Mariatheresientaler an, das sind aber Felder, die „vom Bache trinken" und vier Ernten im Jahre ergeben.

[5] Die Bodenwirtschaft im alten Südarabien, Anzeiger der Kaiserl. Akademie der Wissenschaften in Wien 1916 S. 173 ff. Studien zur Lexikographie und Grammatik des Altsüdarabischen II S. 109 f., 116 f., 134 ff., 141 ff., 148, 154 ff., 158, 162 f., 172 ff. Katabanische Texte zur Bodenwirtschaft I SBWA. CXCIV/2 (1919) S. 11 ff., 21, 68 f., 72—74, 83, 85 f., 87, 94 f., 99 f., 144; II SBWA. CXCVIII/2 (1922) S. 30, 58, 60, 63 Note 1, 65 Note 2, 83 ff. Zusammenfassend im Handbuch der altarabischen Altertumskunde herausg. von D. Nielsen I (Kopenhagen 1927) S. 135—142.

[6] W. Schwenzner, MVAG. XIX/3 (1915) S. 52.

[7] Man vergleiche die γῆ ἱερά, βασιλικῆ und ἰδιόκτητος γῆ im ptolemäischen Ägypten. Letztere gab es in Südarabien wohl nur in den höheren Schichten der Bevölkerung. Sie wurde durch Kauf oder Erbschaft erworben.

richteten und überdies unter Kulturzwang standen[1]. Außerdem konnten sie unter gewissen Umständen auch zur Bebauung von benachbartem Domänialgrund verpflichtet werden. Für all dies hatten sie Anrecht auf ungestörte Benützung der Bewässerungsanlagen, wurden aber im Falle verschuldeter Lässigkeit im Anbau straffällig. Derartige Verpflichtungen konnten erblich auf der Sippe samt dem Beisassenanhang und auf dem Stamm lasten. Für ihre Einhaltung haftete das Haupt der Sippe.

Die Bewirtschaftung des Grundbesitzes wurde, wie dies auch heute geschieht, oft durch den Eigentümer anderen Personen übertragen. Solcher Boden, den der Eigentümer nicht unmittelbar bewirtschaftete, sondern anderen, ohne sein Eigentum dadurch zu schmälern oder aufzugeben, zur Bewirtschaftung überließ, hieß *wtf* und entspricht der ptolemäischen γῆ ἐν ἀφέσει. Hiervon kennen wir verschiedene Kategorien. Einmal das wahrscheinlich als steuerfreies Lehen (vgl. die ptolemäische γῆ ἐν δωρεᾷ) aufzufassende *nḫlt*, ein Terminus, der allerdings auch für die Überlassung von Grundstücken zur Bebauung mit milderen Verpflichtungen (ptolemäisch ἀτέλεια, κουφοτέλεια) angewendet wurde, und das gänzlich steuerfreie Lehen (*mwhbl*). Die Belehnung konnte je nach dem Eigentümer vom Könige, vom Gotte oder vom Sippenhaupt erfolgen und an die Sippe oder ein Sippenhaupt oder auch an Adelige und Hörige gerichtet sein. Zu unmittelbarer Bewirtschaftung standen dem Könige „Königsbauern" (*'dm mlkn*, vgl. die ptolemäischen βασιλικοί γεωργοί), den Sippen „Hörige" (*'dm*) zur Verfügung. Daß auch in Südarabien schon Großgrundbesitz erworben wurde, zeigen die Inschriften CIH 37, Gl. 1000 B, 1693.

Merkwürdig erscheint diesen aus inschriftlichen Quellen erschlossenen Verhältnissen gegenüber, was Diodor[2] über die Besitzverhältnisse auf der Insel Panchaia (Soqoṭrā) sagt: „Das Land ist unter die Einwohner verteilt, davon bekommt der König den Hauptteil und von den auf der Insel wachsenden Früchten den Zehent . . . Die Bauern, die den Boden bearbeiten, bringen die Früchte in das Gemeinschaftliche zusammen und wer am schönsten gebaut zu haben scheint, erhält bei der Verteilung der Früchte ein Ehrengeschenk nach dem Urteil der Priester, und zwar der erste, der zweite und die übrigen bis 10, zur Ermunterung der anderen. In ähnlicher Weise wie diese überliefern auch die Hirten die Opfertiere und das andere dem Gemeingute, das eine

[1] Vgl. W. Schwenzner, a. a. O. S. 65.

[2] Bibl. Hist. V cap. 42:

διῄρηται δὲ τοῖς ἐγχωρίοις ἡ χώρα, καὶ ταύτης ὁ βασιλεὺς λαμβάνει τὴν κρατίστην, καὶ τῶν καρπῶν τῶν γενομένων ἐν τῇ νήσῳ δεκάτην λαμβανει. cap. 45: οἱ δὲ γεωργοὶ τὴν γῆν ἐργαζόμενοι τοὺς καρποὺς ἀναφέρουσιν εἰς τὸν κοινόν, καὶ ὅστις ἂν αὐτῶν δοκῇ κάλλιστα γεγεωργηκέναι, λαμβάνει γέρας ἐξαίρετον ἐν τῇ διαιρέσει τῶν καρπῶν, κριθεὶς ὑπὸ τῶν ἱερέων ὁ πρῶτος καὶ ὁ δεύτερος καὶ οἱ λοιποὶ μέχρι δέκα, προτροπῆς ἕνεκα τῶν ἄλλων. παραπλησίως δὲ τούτοις καὶ οἱ νομεῖς τά τε ἱερεῖα καὶ τἆλλα παραδιδόασιν εἰς τὸ δημόσιον, τὰ μὲν ἀριθμῷ, τὰ δὲ σταθμῷ, μετὰ πάσης ἀκριβείας. καθόλου γὰρ οὐδὲν ἔξεστιν ἰδίᾳ κτήσασθαι πλὴν οἰκίας καὶ κήπου. πάντα δὲ τὰ γεννήματα καὶ τὰς προσόδους οἱ ἱερεῖς παραλαμβάνοντες τὸ ἐπιβάλλον ἑκάστῳ δικαίως ἀπονέμουσι, τοῖς δὲ ἱερεῦσι μόνοις δίδοται διπλάσιον.

nach der Zahl, das andere nach dem Gewicht in aller Gewissenhaftigkeit. Es gibt überhaupt keinen Privatbesitz außer Häuser und Gärten, alles Erzeugte und die Einkünfte nehmen die Priester und teilen jedem das auf ihn Entfallende zu, den Priestern allein wird das Doppelte gegeben."

Heute ist viel Boden in Südarabien Stiftung von Welīs (Waqīfa) oder mittelbar und unmittelbar in der Hand der Sāde, 'Ašrāf und Mašā'iḫ sowie der Sulṭāne, 'Emīre usw.[1] In Mārib z. B. darf außer den 'Ašrāf und deren Untertanen niemand den Boden urbar machen. Die eigentlichen Bodenherren sind freilich meist die Qabā'il, die weite Strecken fruchtbaren Landes in ihrer Hand haben. Innerhalb jedes Stammes wird Grund und Boden frei gekauft und verkauft und vom Vater auf seine Kinder zu gleichen Teilen vererbt, nur ist der Anteil der Töchter halb so groß als der der Söhne[2]. Bei den Bedu besteht kein geregeltes Grundeigentum. Gibt es ein Stück Ackerboden im Weideland, das etwa gerade durch den Regen befruchtet wurde, so steckt der erstbeste Bedu einen Stab in die Erde und ergreift mit dem Rufe ,,dies gehört mir" Besitz von ihm, womit er auch das Recht erlangt hat, dort zu säen[3]. Auch die Raʿijje und Ḍaʿfā haben Grundeigentum[4]. Selbst Frauen sind vom Besitz an Grund und Boden nicht ausgeschlossen[5]. Auch in Südarabien wird ein Unterschied zwischen dem Kleinbauer, Häusler (Šiflūt) und dem Großbauer (Raʿāwī) gemacht[6].

Freilich sind die Besitzverhältnisse nicht überall dieselben. In 'Abjan z. B. gehört der Boden dem Sulṭān und freier Grundbesitz besteht nicht. In Laḥeǧ ist derselbe Zustand dadurch eingetreten, daß der Sulṭān allen Privatbesitz aufgekauft hat[7].

Eigenartige Verhältnisse bestehen beim Besitz an Weihrauchbäumen. Nach D. H. Müller[8] hat jeder Mann der vier Stämme, der Sanāfire, Bejt Ru'ās, el-Marāhin und el-Kaṯīr, unter die das Gebirge verteilt ist, seinen Platz. Zwischen den verschiedenen Gebieten sind Grenzsteine errichtet. Nach Th. Bent[9] gehören die Bäume im Ḍofār- und im Qarāgebirge den verschiedenen Familien der Qarā, jeder Baum ist markiert und seinem Besitzer bekannt.

In Ṣanʿā' gehören die Gärten verschiedenen Personen, deren jede ein Stück zu bebauen und aus dem gemeinsamen Brunnen zu bewässern hat.

---

[1] Vgl. I S. 72 ff.

[2] F. T. Haig, A Journey through Yemen PRGS. IX (1887) S. 486.

[3] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 142.

[4] So die Kaufleute von Mukallā im Wādī Baqarēn, L. Hirsch, a. a. O. S. 101, 190 Vgl. auch L. W. C. van den Berg, a. a. O. S. 79.

[5] W. Hein, MGGW. XLVI (1903) S. 252.

[6] Vgl. N. Rhodokanakis, Ḳatabanische Texte zur Bodenwirtschaft II S. 8 Note 1.

[7] Vgl. S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. JRGS. XLI (1871) S. 236.

[8] Die Mehri- und Soqoṭri-Sprache II S. 43; vgl. Plinius, Nat. Hist. XII cap. 14 (32) § 59: *silva divisa certis portionibus mutua innocentia tuta est.* Solinus 33, 6: *virgulta haec non sunt publica, sed quod inter barbaros novum, in ius posterorum per successiones transeunt familiarum.*

[9] Th. Bent, Southern Arabia S. 253.

Gewöhnlich ist der Besitzer des Brunnens nicht auch zugleich der Besitzer des Gartens, auch sind nur einige Brunnen für mehrere Gärten da[1]. Auch bei Feldern sind die einzelnen Besitzerstellen oft klein[2]. Zu einem Brunnen gehören oft 4—6 Feldparzellen, die einem oder mehreren Besitzern zu eigen sind[3], andererseits haben auch die Brunnen oft mehrere Besitzer.

In Südarabien ist auch Pacht üblich, wie es einst nach den Inschriften auch im Altertum der Fall war[4]. J. R. Wellsted[5] spricht von Pacht und bezeichnet die Ländereiverhältnisse als denen in ʿOmān ähnlich; der Pächter sei verpflichtet, in Kriegszeiten seinem Šēẖ oder Lehensherrn Dienste zu tun und in Friedenszeiten den Zehnten von den Landesprodukten zu geben; hier kann es sich vielleicht aber auch nur um das Raʿijje-Verhältnis (siehe I S. 92) handeln und muß nicht wirkliche Pacht gemeint sein. Ein sicherer Zeuge für Pacht ist R. Manzoni, der in Ṣanʿāʾ ein Stück Garten für 2 Taler pachtete und außerdem für die Wassermiete 1 Taler monatlich bezahlte[6]. G. W. Bury[7] beobachtete im Gebiet der Rabīz eine Form der Pacht, die dort allgemein ist. Ein Daqārī-ʿĀqil kultivierte Land, das einem Lokalšēẖ gehörte, dem der ʿĀqil 6 % der Ernte für die Benützung des Brunnenwassers und für die Ausnützung des Bodens zahlte. In manchen Gegenden beträgt die Pacht 8 %. Wird der Brunnen nicht benützt, was nach Regenfällen vorkommt, so sind nur 4 % zu entrichten. In ʾAbjan, wo es ja überhaupt keinen Privatbesitz gibt, zahlen die Pächter des Sulṭān gewöhnlich die Hälfte der Produkte als Pacht[8]. Von der Belehnung der ʿAsākir mit Land war schon oben die Rede (I S. 88)[9].

Der Eigentümer bewirtschaftet seinen Boden gewöhnlich nicht selbst. Er läßt einen Arbeiter kommen, der das Feld pflügt und bearbeitet und alles beistellt, die Kühe, Esel, Kamele zur Arbeit, die Saat, das Werkzeug. Dafür erhält er die Hälfte des Ertrages, ausgenommen die Dattelpalmen; von diesen erhält er nur 1 Traube von jeder Palme. Von der Hälfte des Ertrages zahlt der Bodeneigentümer den Zehent, von der Gesamternte gehören noch ein Zehntel den Armen als Almosen (Zekāh)[10].

Dem Bauer obliegt auch die künstliche Befruchtung der Dattelpalmen. In Ḥaḏramōt ist die Arbeit geteilt zwischen den Pflüger, der mit seinen Ochsen das Feld bestellt (Baqqār) und dem Sānī, der die Bewässerungsarbeiten vornimmt. Beide gehören zu den Raʿijje oder der Feldarbeiterklasse der Ḍaʿfā

---

[1] Vgl. R. Manzoni, el Yèmen S. 124.

[2] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 43 f.

[3] W. Hein, MGGW. XLVI (1903) S. 253.

[4] Vgl. N. Rhodokanakis, Die Bodenwirtschaft im alten Südarabien S. 21.

[5] Reisen II S. 319.

[6] Vgl. R. Manzoni, el Yèmen S. 124.

[7] Notes II S. 11, Expedition to Bêḥân S. 84.

[8] S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. S. 236.

[9] Vgl. ebenda S. 229.

[10] Vgl. C. Landberg, Ḥadramoût S. 290 f.; L. W. C. van den Berg, a. a. O. S. 79. Ganz ähnliche Verhältnisse bestanden im alten Babylonien, siehe W. Schwenzner, Zum altbabylonischen Wirtschaftsleben, MVAG. XIX/3 (1914) S. 34 ff.

(siehe I S. 95 f.). Außerdem kommen auch Sklaven für die Bewirtschaftung von Feldern in Betracht. Auch hier aber liegen die Dinge in den einzelnen Gebieten je nach den lokalen Verhältnissen verschieden. Im Jemen, wo der Bauer seinen Grund meist selbst bestellt, wird nach Maßgabe des Vermögens eine Gebäudesteuer von $^1/_4$—4 Taler jährlich entrichtet, ferner eine Grundsteuer (Zehent) nur in Naturalien, wobei die Einschätzung am Halm erfolgt[1]. Bei Verkauf von Grundstücken wird für jeden Taler des Erlöses 3 Zalata (= $1^1/_5$ Qirš) erhoben[2]. In den von der Türkei unabhängigen Gebieten wird meist der Zehent (ʿÖšr) an den Sulṭān und die Mazkā an den Walī entrichtet, daneben aber noch bestimmte, in den einzelnen Gegenden verschieden hohe Abgaben für die Sāde und ʾAšrāf sowie die Armen[3]. Die ursprüngliche Höhe dieser Grundsteuer (Šarāḥa), die zu einem Zehntel bemessen war, wird heute in Ḥadramōt oft bedeutend überschritten und beträgt manchmal mehr als die Hälfte der Ernte. Im Falle des Verkaufes von Grundstücken, dem sich der Šārih (Zehentherr) übrigens widersetzen kann, empfängt dieser 5 % des Grundwertes. Wird der Kauf durch ein Mitglied des Stammes des Zehentherrn durchgeführt und hat dieser sich einverstanden erklärt, so fällt auch das mit dem Grundbesitz verbundene Zehentrecht an den Eigentümer, der es dem Zehentherrn um eine bestimmte Summe ablöst[4].

2. Arbeitsgeräte.

Der südarabische Bauer arbeitet mit überaus primitiven Geräten. Das mag unseren an Maschinen gewöhnten Landwirten gewiß im ersten Augenblick vielleicht komisch erscheinen, und doch sind diese Dinge so sehr auf die Umgebung abgestimmt, den Lokalverhältnissen, den Kräften von Mensch und Tier angepaßt, daß es nicht ratsam wäre, damit ohne weiteres aufräumen zu wollen. Gewiß würden sich weite Strecken für maschinelle Bearbeitung eignen. Allein es ist zu bedenken, daß es denn doch fraglich ist, ob das darauf ausgelegte Geld seine Zinsen trüge. Im Hochland, gar im Gebirgsland mit seiner Terrassenwirtschaft sind landwirtschaftliche Maschinen überhaupt unmöglich. Man kann sagen, daß die Geräte des Bauern durchaus zweckmäßig erdacht und durch lange Anwendung bewährt sind und sich mit Erfolg nicht leicht durch andere ersetzen ließen. Diese Geräte sind:

1. Der Pflug[5]:

a) Pflugschar Sinna oder Saḥb;

b) Scharspitze Dulq es-Sinna, Dilq;

---

[1] Vgl. N. Rhodokanakis, SBWA. CLXXVII Abh. 2 S. 17.

[2] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 10v. Vgl. G. W. Bury, Arabia Infelix S. 132. Ferner F. F. Schmidt, Die Occupatio im islamischen Recht, Straßburg 1910 S. 36.

[3] Van den Berg, a. a. O. S. 79.

[4] Vgl. I S. 74 Note 2, 77, 80 f., 85 f.

[5] Vgl. C. Landberg, Ḥadramoût S. 297; E. Glaser, Tagebuch VIII S. 13, 50 Die Abbildung ist nach E. Glaser, Tagebuch I Bl. 10r gegeben. Dieselbe Form hat auch der

c) Deichsel Wuṣlat el-Ḥalī;
d) Kummet Hīǧ.

An die Deichsel wird mit einem Strick (Ġaras, Qalas) das Joch (Hänbāla, Hīǧ) angebunden, das aus zwei Hölzern (Maḫnaq, Maradd) besteht, die zwischen sich den Stiernacken festhalten. An der Deichsel ist eine Handhabe (Jadd) angebracht, an die ein Rohr (Qaṣba) gebunden wird, durch das man die Samenkörner fallen läßt, die man in einem Tuch (Rādī, Ṯaub) um den Leib trägt.

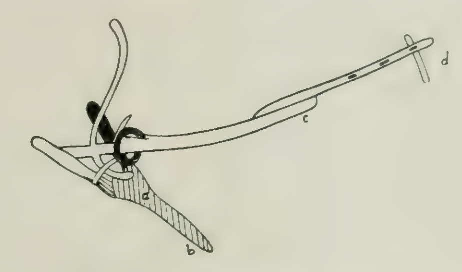


Abb. 1. Südarabischer Pflug.
(Nach einer Skizze E. Glasers im Tagebuch I [1892], Bl. 10 r).

Genau dieselbe Form hatten auch die altbabylonischen Pflüge, die auf Siegelzylindern dargestellt sind — sogar die Röhre ist auch dort zu sehen[1] —, und allem Anscheine nach sind solche Pflüge auch schon im alten Südarabien gebraucht worden. Die einzige Darstellung eines altsüdarabischen Pfluges, die wir besitzen (Abb. 2), ist auf einer Stele der Sammlung der Académie des Inscriptions et belles-lettres in Paris erhalten, die H. Derenbourg[2] veröffentlicht hat. Der Bauer hat in der Rechten die Hacke, die Linke faßt an den Griff des Pfluges, an den zwei Buckelrinder gespannt sind. Die mittlere Partie des Pfluges ist leider zerstört, ein Stück der Pflugschar scheint noch erhalten.

Der primitive südarabische Pflug vermag die Erde nur in einer Tiefe von einigen Zoll umzukehren[3].

Pflug, den Carsten Niebuhr, Beschreibung von Arabien 1772 Taf. XV C abbildet, die auch J. R. Wellsted (Reisen in Arabien I S. 193) in ʿOmān sah. Ein etwas anders geformter Pflug ist bei G. W. Bury, The Land of Uz bei S. 311 abgebildet. E. Glaser gibt als Namen des Pfluges ʿYdda, Miḥrāṯ an, Landberg Ḥalī (bei Glaser, Tagebuch VIII S. 50 ist Ḥallī ein langer Pflug, dessen Hölzer bis zum Hals des Stieres reichen) und Zahāb. E. Glaser gibt noch für eine kleine Art Ochsenpflug, der nur am Hinterteil des Tieres befestigt ist, den Terminus Muḫḫa an.

[1] Vgl. A. Jeremias, Das Alte Testament im Lichte des alten Orients[3] (1916) S. 443 Abb. 193; Handbuch der altorientalischen Geisteskultur S. 310 Abb. 210.

[2] J. und H. Derenbourg, Études sur l'épigraphie du Yemen V, JA. VIII. sér. tom. II (1883) S. 245 f. und Taf. 3.

[3] F. T. Haig, A Journey through Yemen PRGS. IX (1887) S. 486.

2. Die Hacke (Qudūm)[1]. R. Manzoni erwähnt ein starkes spitzes Eisen, einen Spaten (Mefrêss, wohl = Mifraṣ) und eine sehr lange Haue (mekáff)[2].

3. Eine kleinere Hacke (Mizḥāh) von der Form T, die dazu dient, den Lauf des Wassers bei der Bewässerung zu regeln[1].

4. Die Schaufel (Maḡrafa)[1].



Abb. 2. Südarabische Stele, Oberteil, ein Bauer am Pflug. (Nach H. Derenbourg, JA. VIII. sér. tom. II [1883] Taf. 3.)

5. Die gezahnte Sichel (Šerīm)[3], bei R. Manzoni[2] mensciàra. Auch in ʿOmān ist sie nach J. R. Wellsted[4] halbmondförmig, klein und gezahnt wie eine Säge.

6. Die Axt (Fās)[3].

7. Das Schabeisen (Ḥarīr, Maḥarr)[5] hat anscheinend zwei Formen. Die

---

[1] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 284 f., 291, 302 f.; vgl. auch C. Niebuhr, Beschreibung von Arabien 1772 Taf. XV G und S. 155; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 103. Auch S. Langer, Meine Reise nach Sanʿâ Ausland LV (1882) S. 763 erwähnt die Bearbeitung der höchsten Felsenabhänge mit der sichelförmigen Handhaue (zw. Sūq eṯ-Ṯalūṯ und Sūq el-Ḫamīs).

[2] El Yèmen S. 124; auch S. Langer (Ausland LV 1882 S. 763) sah im Jemen die Felder mit einer Handhaue bearbeiten.

[3] C. Landberg, a. a. O. S. 291, 303.

[4] Reisen in Arabien I S. 194; vgl. auch A. Musil, Arabia Petraea III S. 298.

[5] C. Landberg, a. a. O. S. 291, Daṯînah S. 87, 232.

eine, einer Straßenscharre ähnlich, ist bei Carsten Niebuhr[1] abgebildet und auch von F. T. Haig[2] beschrieben. Sie dient dazu, den lockeren Boden nach dem Pflügen der Quere nach umzuwenden. Die andere, bei Carsten Niebuhr Taf. XV A abgebildet, besteht aus einem hölzernen Brett in Form einer Kehrichtschaufel oder eines Straßenkratzers, das von Kamelen oder Stieren an Ketten über das Feld gezogen wird und die obere lockere Erdschicht mitnimmt, die zu Dämmen aufgeschichtet wird, um das Regenwasser zurückzuhalten[3]. Bei E. Glaser ist Maḥarr eine Art Egge, die nur zum Ebnen geneigter Gründe verwendet wird[4]. Auch R. Manzoni[5] spricht von einem Werkzeug (messèb el-hadìd), das zum Ebnen des Bodens nach dem Umbruch dient.

8. Das Winzermesser (Malʿab)[6], im Jemen gezahnt wie eine Säge[7], bei Carsten Niebuhr, a. a. O. S. 158 ist es als krumm bezeichnet, von Zahnung ist bei ihm nichts gesagt.

9. Die Dreschhölzer (Miḫbāṭ[8], Muṣbāṭ, Milbāǧ in Daṯīna), etwas gekrümmte, lange, biegsame Stöcke.

10. Ein runder Teller, aus Palmblättern geflochten (Ṭabaq)[9], zum Worfeln des Getreides.

E. Glaser[10] erwähnt außer dem Pfluge noch für den Jemen:

11. Die Walze (Madsin), aus einem gewöhnlich nicht runden, langen Balken bestehend, mit drei Ringen für die drei Stricke versehen, von denen einer links, einer rechts und einer auf den Rücken des Zugtieres kommt. Mit dieser Walze wird die Saat zugedeckt.

12. Eine kleine Worfel (Makrab), mit der die D̲ura vom Staub gereinigt wird.

3. Arbeitsweise, Arbeitskalender, Fruchtfolge.

Wie bei uns, ist auch in Südarabien ein erheblicher Unterschied zwischen der Wirtschaft in der Ebene und im Gebirge, der in den klimatischen und Bodenverhältnissen begründet ist. In der Tihāma wird der Anbau meist nur in den großen Flußtälern betrieben, die entweder einen perennierenden Wasser-

---

[1] Carsten Niebuhr, a. a. O. Taf. XV H ist eine Schaufel dargestellt, die dazu dient, die Rinnen in den Gärten und auf den Äckern zu machen und an der zwei Leute zugleich arbeiten; der eine drückt sie in die Erde, der andere zieht sie bei den am Eisen befestigten Stricken an sich. Ebenso beschreibt auch Haig den Apparat.

[2] A Journey through Yemen PRGS. IX (1887) S. 486.

[3] C. Niebuhr, a. a. O. S. 156; Th. Bent, Southern Arabia S. 128, GJ. vol. IV (1894) S. 323 (Bent bezeichnet die Vorrichtung irrtümlich als mishap); C. Landberg, Daṯinah S. 232.

[4] Tagebuch VIII S. 51.

[5] El Yèmen S. 124.

[6] C. Landberg, a. a. O. S. 291, 303.

[7] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 108; vgl. auch A. Musil, a. a. O. S. 298.

[8] E. Glaser, Tagebuch VIII S. 51; C. Landberg, Ḥadramoût S. 285, 311 f.

[9] C. Landberg, a. a. O. S. 285.

[10] Tagebuch VIII S. 7, 51.

lauf oder wenigstens erreichbares Grundwasser haben und in denen die Wasserflut nach den Regenfällen den fruchtbaren Schlamm zurückläßt[1], und sonst an Stellen, wo Quellen oder Grundwasser zur Bewässerung zur Verfügung stehen und die Frühlingsregen den Boden anbaufähig machen. Ein großer Teil der Tihāma ist durch Versalzung oder Versandung für die Kultur verloren. Hingegen sind besonders die inneren Ränder gegen das Bergland zu hier fruchtbar. In den Hügeln gegen den Niederserāt zu folgt der Anbau gleichfalls noch den Tälern. Die Dichte der Regenfälle nimmt hier zu, um im Hochserāt ihren Höhepunkt zu erreichen. Von diesen klimatischen Erscheinungen hängt auch die Form des Betriebes der Landwirtschaft ab und dieser sind so zwei Hauptaufgaben gestellt: 1. Die Sicherung des Bodens gegen Abschwemmung und 2. die künstliche Bewässerung des Bodens in der Zeit der Dürre; denn es darf nicht außer acht gelassen werden, daß Südarabien in der ariden Zone liegt.

Da die Südaraber niemals auf geneigtem Boden aussäen — die oft jäh hereinbrechenden Regenbäche würden ja die Humusschicht davontragen —, werden die Hänge der Berge in stufenartig aufeinandergeschichtete Terrassen (Ǧirba, Ḍalīʿ, Madlaʿ) zerlegt[2], die oft bis zu einer Höhe von 2000 m reichen[3]. Jede solche Terrasse ist vollkommen horizontal angelegt und von der zunächst darunter befindlichen durch eine oft 4—6 m hohe feste Steinmauer (Saum, ʿAsīm) ohne Mörtel getrennt[4], auf der noch ein Erddamm aufgeführt ist, um das Wasser am Abfließen zu hindern[5]. Durch diese Anlagen wird dreierlei erreicht: einmal wird dem Boden das nötige Regenwasser zugeführt, da es einsickern kann und nicht nutzlos über die Fläche weggleitet; dann wird die kostbare Humusschicht vor dem Weggewaschenwerden durch die Regenbäche geschützt und endlich wird durch die Zerlegung der geneigten Berghänge in eine große

---

[1] Wie z. B. Wādī Ḏenne (E. Glaser, Reise nach Mârib S. 145) und im Wādī Majfaʿa (J. R. Wellsted, Reisen I S. 307).

[2] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 5v; Punt und die südarabischen Reiche MVAG. IV (1899) S. 10 (60); Reise nach Mârib S. 8. Solche Terrassen scheinen schon den alten Ägyptern bekannt gewesen zu sein, die von den Weihrauchterrassen von Punt sprechen (ḫt n-ʿnṯ); vgl. H. Brugsch, Wörterbuch VII S. 974; Dümichen, Flotte S. 18 a 5. Der altsüdarabische Terminus für das Herrichten einer solchen Feldterrasse scheint *grb* zu sein. Vgl. N. Rhodokanakis, Studien zur Lexikographie und Grammatik des Altsüdarabischen II S. 43. Naturgemäß war im Altertum die Anlage solcher Terrassen ebenso notwendig wie heute. Auch Ibn el-Muǧāwir bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 143 f. erwähnt die Terrassen „im Gebiete von Ḥadramōt bis an das Ende des Gebiets von ʿOmān in der Tihāma und im Hochlande".

[3] R. Manzoni, el Yèmen S. 64.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 45r; Tagebuch II Bl. 5v; Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen PM. LVIII (1912) S. 116; A. Beneyton, Mission d'études au Yémen, La Géographie XXVIII (1913) S. 212. In Mitteilungen über einige aus meiner Sammlung stammende sabäische Inschriften (Prag 1886) S. 70 gibt Glaser Maḥarra als terminus technicus für die sehr steile Steinmauer zwischen zwei angrenzenden, in ungleichem Niveau liegenden genau horizontalen Terrassen an.

[5] C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 342.

Anzahl ebener Flächen sehr viel Raum gewonnen. W. B. Harris[1] zählte an einem Orte im Jemen 137, Ch. J. Cruttenden vor Metne sogar 150 Terrassen, eine über der anderen auf einer Berglehne, mit einer Steinmauer von 9 Fuß Höhe, während der Ackerstreifen nur 6 Fuß breit war. Jeder einigermaßen zugängliche Platz wird und wurde auf diese Weise in jahrhundertelanger Arbeit ausgenützt. Die Landschaft bekommt dadurch einen eigenartigen Charakter. Von unten und auf gleicher Linie gesehen nehmen sich die Berge mit ihren schwarzen oder grauen Terrassenmauern öd und felsig, gleich riesigen Amphitheatern aus, von oben aber haftet der Blick meilenweit auf grünen Kulturen. E. Glaser hat diese Terrassenanlagen überall im Hochland des Jemen von Ğible bis Sūda beobachtet, J. Halévy sah sie auch in der Oase Ḫabb[2], südlich von Ğible kommen sie nur stellenweise vor[3]. Sie dienen dort hauptsächlich der Kultur von Halmfrüchten, Kaffee und Gartenanlagen[4]. Terrassenkultur wird aber auch in Bajḥān, in ʿAwāliq[5] noch in 7000 Fuß Höhe, ferner im Wādī Dōʿan[6] und im Wādī Baqarēn und Wādī ʾUmm Ğirğe bei Mukallā[7] betrieben.

Sie erfordert mühsame und fleißige Pflege des Bodens. Die Gießbäche führen im Gebirgsland nicht den fruchtbaren alluvialen Schlamm mit sich, den sie in die Ebene tragen, daher muß der Humusboden der Terrassen von Zeit zu Zeit erneuert werden und die Bauern tragen ihn in Körben von einer Ablagerungsstätte auf oft halsbrecherischen Pfaden auf ihre Felder. Da die Erdschicht auch oft nur 1—2 Fuß tief liegt, muß sehr vorsichtig gepflügt werden. Die Felder erfordern auch ausgiebige Düngung, besonders für Kaffee, für die der nötige tierische Düngstoff in der Nähe der meisten Städte in großen Haufen aufgeschichtet, durch leichte Erde geruchlos gemacht und in Körben meilenweit zu den Terrassen geschafft wird[8]. Neben tierischem Dünger verwendet man auch Asche[9]. Die Terrassen werden auch durch Kanäle, die das durch Wehre gestaute Wasser zuführen, gespeist (S. 21, 30).

Die Felder sind durch niedrige Erd- und Steindämme umfriedet und voneinander getrennt[10]), die man im Jemen Maʿāḏir, Saum oder ʿAsīm, in Ḥaḏramōt

---

[1] A Journey through the Yemen S. 230 f., 237 f.; vgl. auch G. W. Bury, Arabia Infelix Taf. bei S. 103.

[2] Voyage au Nedjran BSG. VI. sér. tom. XIII (1877) S. 467.

[3] E. Glaser, Tagebuch I Bl. 13r; Geographische Forschungen im Jemen Bl. 45r; vgl. auch Carsten Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 345; Ch. J. Cruttenden, Narrative of a Journey from Mokhá to Ṣan'á JRGS. VIII (1838) S. 275 f., 280; S. Langer, Meine Reise nach Sanʿâ Ausland LV (1882) S. 762.

[4] Vgl. G. W. Bury, Arabia Infelix S. 49, 51, 103.

[5] G. W. Bury, The Land of Uz, Taf. bei S. 311.

[6] A. v. Wrede, Reise S. 206.

[7] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 100; A. v. Wrede, Reise S. 62.

[8] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 104.

[9] Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen PM. LVIII (1912) S. 179.

[10] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 157.

Saum el-Ḥiğl nennt[1]. Die Felder sind meist in Vierecke von etwa 50 Fuß Länge und 20 Fuß Breite geteilt, die mit 2 Fuß breiten und 1 Fuß[2] hohen Erdaufwürfen (Saum el-Ğarb) umgeben sind, in denen Rinnen (Sāqije)[3] zur Leitung des Wassers eingegraben sind. In Ḥaḍramōt sind die Bezeichnungen sowohl als auch die Maße andere. Die Abteilungen oder Fächer der Äcker (Meṭīre) haben ± 20 m^2 Oberfläche, die Wällchen (Ṣāʿje), die sie umgeben, sind nur 1 Spanne hoch und haben eine Öffnung (Kaḏīr), die nach jeder Berieselung wieder zugemacht wird. Das Wällchen, das den ganzen Acker vom benachbarten Grundstück abtrennt, heißt hier Ḥawīlī[4]. Die Grenze der Felder ist oft durch Grenzsteine (Waṯan) bezeichnet[5]. Eine gute Vorstellung von den Bewässerungsanlagen der Felder geben Taf. XIII Abb. 1, XIV Abb. 3, 4.

Viel einfacher ist der Landbau auf Soqoṭrā, wo man sich ja auch in höchst primitiver Weise nur eines Stockes zum Auflockern der Erde an Stelle eines Pfluges bedient. Hier wird der Boden von den lose umherliegenden Steinen gereinigt, die man zur Abwehr des Weideviehs zu einem Damm aufschichtet. Dann wird der Boden durch einen spitzen Stock aufgelockert und durch niedere schmale Dämme in kleine Vierecke geteilt und besät. Fehlt der Regen, so werden die Vierecke zweimal täglich mit Wasser gefüllt, bis das Korn fast seine volle Höhe erreicht hat. Dann wird es im oberen Teil zu Garben gebunden und bleibt so, bis es reif und geschnitten wird[6].

Die erste Arbeit zu Anfang jeder Saatperiode ist — wenigstens in Ḥaḍramōt — die Reinigung des Brunnens und das Herrichten des dazugehörigen Hebegestells. Dann wird der Ackerboden von Steinen gereinigt und das Feld (Ḍebr) in Abteilungen oder Fächer (Meṭīre) zu je ± 20 m^2 Oberfläche eingeteilt und jede solche Abteilung mit einem eine Spanne hohen Wällchen umgeben (Ṣāʿje).

[1] Vgl. C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 356; E. Glaser, Tagebuch VIII S. 13, II Bl 5v; C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 221. Zu saum stellt N. Rhodokanakis Studien II S. 81 *ysm* in der Inschrift Hal. 359 $_2$. Der Rasenrain zwischen Kleefeldern heißt Mezjele, der Rain (r) zwischen zwei nicht auf demselben Niveau gelegenen, jedoch horizontalen Ğirāl-Feldern *ab* (*a* *r* ‾‾_*b*) ʿArīm (E. Glaser, Tagebuch VIII S. 7, 51). Nach C. Landberg, Arabica V S. 96 Note 4 ist Maʿḏar aber in ʿAwāliq soviel wie Maqṭaʿ in Daṯīna und Mashal in Ḥarīb, d. h. die Öffnung für das Wasser in den Dämmen der Felder. C. Landberg erinnert an assyr. saḫālu und *saḫala* in Gl. 343, $_4$ = Hal. 406; Hal. 491, $_{13}$ und 51, $_4$.

[2] Diese Maße gibt A. v. Wrede für die Felder in Ḥaršiāt, Reise S. 61. In Jām nennt man die Einteilung der Gärten in Unterabteilungen, in die nach und nach Wasser geleitet wird, Maḥwal (E. Glaser, Tagebuch VIII S. 13).

[3] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 221; E. Glaser, Tagebuch II Bl. 6r; L. Hirsch, Reisen S. 157, 166.

[4] C. Snouck Hurgronje, Sa'd ès-Suwênî ZA. XXVI (1912) S. 224, 229 Note 1.

[5] E. Glaser, Tagebuch VIII S. 33; C. Snouck Hurgronje, a. a. O. S. 229 Note 1; C. Landberg, Arabica V S. 143 ff.; bei den 'Auṯān wird auch geschworen (C. Landberg a. a. O. S. 146 ff.). Dieselbe Bezeichnung für die Grenzsteine findet sich schon in den sabäischen Inschriften Hal. 536, Prid. I, VIII ZDMG. XXIX S. 601, XXX S. 674, 685, XLIII S. 657. Vgl. auch N. Rhodokanakis, Studien II S. 73 ff.

[6] J. R. Wellsted, Report on the Island of Socotra JASB. IV (1835) S. 145.

Dann werden die Rinnen (Miʿdā) hergerichtet, die das Wasser aus dem beim Brunnen ausgegrabenen Behälter (Rōḫe) mittels einer Öffnung in der Sāʿje in die Fächer leiten, die nach jeder Berieselung wieder verschlossen wird. Alle diese Arbeiten fallen in Ḥadramōt dem Ḍaʿīf oder Sānī zu[1]. Ist diese Arbeit geschehen, so wird mit dem Maḥarr der Damm aufgeschichtet, der das Wasser zurückhält, und nun kommt der Pflüger (Baqqār) — in Ḥadramōt wird er samt seinen beiden Stieren vom Grundeigentümer gemietet —, der die Furchen zieht[2], das Feld mit der Schaufel bearbeitet (neḫas) und die Dämmchen aufwirft (kehab)[3] sowie die Aussaat vornimmt. Die Aussaat erfolgt auf verschiedene Art. Im Jemen streut der Bauer entweder den Samen aus einem Beutel dünn zwischen die Ackerfurchen und tritt die Erde beim Gehen von beiden Seiten der Furche auf die Saat oder der Sämann geht hinter dem Pflüger und streut die Saat in die Furche, die der erstere dann mittels des Pfluges zudeckt[4], was übrigens auch mit einer Walze Madsin (siehe S. 9) geschehen kann. Im Süden aber bedient man sich des Rohres (Qaṣba), das am Pflug befestigt ist, und sät so während des Pflügens[5]. Wo das Terrain für das Pflügen mit zwei Stieren zu eng ist, sät man in Löcher, die man mit einem Pfahl (Wakba) in die Erde macht. Diese Arten des Säens haben den Vorteil, daß die Saatkörner nicht unnütz verloren gehen und von den Vögeln gefressen werden. Nun muß nach der Aussaat bis zur Reife des Getreides das Masānī-Feld täglich von früh morgens bis nach Sonnenuntergang vom Brunnen aus bewässert werden. Im Ḥadramōt hat der Ḍaʿīf (Sānī) auch diese Arbeit zu verrichten, und zwar entweder allein, oder mit Hilfe eines oder mehrerer Zugtiere. Jede Abteilung (Meṭīre) soll hier nur alle acht Tage einmal berieselt werden. Um aber die Verteilung des Wassers über die Fächer gleichzeitig mit dem Wasserschöpfen vor sich gehen zu lassen, arbeiten gewöhnlich zwei Sānī zusammen und wechseln mit ihren Beschäftigungen ab. Der eine zieht die Schläuche aus dem Brunnen und gießt das Wasser in den Behälter (Rōḫe, Ṯāre), der andere leitet es in die Fächer[6]. Bei Feldern, die durch ein Ġajl oder einen Sāqī bewässert werden, ist die Arbeit naturgemäß einfacher.

---

[1] C. Snouck Hurgronje, ZA. XXVI (1912) S. 223 f. Im Jemen pflügt man zugleich mit dem Frühlingsregen.

[2] Das geschieht, wie J. R. Wellsted, Reisen I S. 307 im Wādī Majfaʿa beobachtete, mit großer Sorgfalt.

[3] C. Snouck Hurgronje, ZA. XXVI (1912) S. 223 Note 1. Rev. Afr. XLIX S. 93 Note 2; C. Landberg, Daṯînah S. 232.

[4] C. Niebuhr, Beschreibung von Arabien 1772 S. 157. Die erste Art wurde auch von J. R. Wellsted, Reisen in Arabien I S. 194 in ʿOmān beobachtet.

[5] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 297; diesen Vorgang beobachtete man auch im alten Babylonien. In Daṯīna und Baiḥān sät man Ṣajf und Duǧur und mischt sie beim Säen mit Ǧilǧil, Ḥawīr und ʿÖṭub. Zuerst kommt der Sesam heraus, dann der Ṣajf, dann Ḥawīr, dann ʿÖṭub. Der Sesam reift zuerst und wird ausgerissen, dann der Ṣajf, den man schneidet, hierauf Ḥawīr, der gleichfalls geschnitten wird. Dann wartet man 40 Tage, bis man ihn nochmals schneidet, um dann von 8 zu 8 Tagen die Baumwolle einzuernten. C. Landberg, Daṯînah S. 87 f., 232 f.

[6] C. Snouck Hurgronje, ZA. XXVI (1912) S. 224, 228 Note 1. W. Hein, Ein Bei-

Die Pflanzen führen in den verschiedenen Stadien verschiedene Namen: zuerst heißen sie Telm (Ǧurr in Ḏamār), dann Nabāte (Beǧm in Ḏamār), dann Fasl, zur Zeit der Reife Zarʿ. Zur Züchtung auf Güte werden die besten und größten Ähren ausgesucht und stehen gelassen, die schlechten Pflanzen aber ausgerauft[1]. Die vollen Ähren heißen Maḥǧan, Mesbelī oder Muṭw. Auf das Ausjäten des Unkrautes wird große Mühe verwendet. Gelegentlich wird es mit dem Pfluge vorgenommen, der zwischen den Halmenreihen geführt wird — die Zugtiere sind so abgerichtet, daß sie die Halme nicht niedertreten —, wodurch zugleich das Korn an der Wurzel besser bedeckt und das Erdreich gelockert wird. Oft wird das Unkraut auch mit den Händen ausgerauft und ans Vieh verfüttert. Die Saat wird von einem Wartehäuschen aus bewacht[2]. Mit Schleudern bewaffnete Leute — meist Raʿijje — verhüten auch, daß die Saaten von Vögeln und Pavianen geplündert werden[3]. Ist das Getreide reif, so wird es mit der Sichel geschnitten[4], nach C. Niebuhr auch ausgerauft[5]. Die Art des Erntens ist wohl nach der Beschaffenheit der Feldfrüchte verschieden, Gräser und Halme werden wahrscheinlich ausgerauft oder geschnitten, dicke Halme (Mais, Hirse) nur mit dem Messer geschnitten. In ʿOmān reicht der Schnitter das abgeschnittene Bündel einem anderen, der es zusammenbindet und in eine Reihe hinter dem Mähenden zurecht legt[6]. Das Getreide wird dann auf der Tenne (Ǧirn) getrocknet (ǧaran)[7]. Das Dreschen erfolgt auf verschiedene Weise. Man legt entweder das Getreide in zwei Reihen mit den Ähren gegeneinander und läßt zwei Ochsen einen großen Stein (Mauqana) darüber schleppen[8], oder man benützt eine Art Dreschtenne (Ǧurn, Manḍaḥ), einen kreisrunden Platz von etwa 20 Fuß Durchmesser und mit einer Mauer umgeben, in deren Mitte ein Pfahl steht, an dem ein Ochse mit einem eigens eingerichteten Joch befestigt wird, der so lange im Kreise herumgetrieben wird, bis das Getreide ausgedroschen ist (jadūmūn, jaduqqūn[9]). Endlich wird im

trag zur Statistik Südarabiens MGGW. XLVI (1903) S. 252 beobachtete im Maǧlōl bei Qiṣin zwei Arbeiter auf dem Felde und einen am Brunnen, im ganzen also drei.

[1] So nach E. Glaser, Tagebuch VIII S. 7 f.

[2] C. Niebuhr, a. a. O. S. 158; auch E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 34v beobachtete, daß die Ḏurafelder bewacht wurden.

[3] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 98, Notes 1 S. 56.

[4] Vgl. C. Landberg, Ḥadramoût S. 285, 311. So auch in ʿOmān. Nach G. W. Bury, Arabia Infelix S. 108 wird zum Ernten der Hirse, die die Dicke von Spazierstöcken erreicht, ein gezahntes Messer verwendet (siehe oben S. 9), nach C. Niebuhr, Beschreibung von Arabien 1772 S. 158 wird zum Schneiden von Gras, grünem Korn usw. ein krummes Messer verwendet

[5] a. a. O. S. 158. Im alten Ägypten wurde die Ḏura ausgerauft, der Weizen hingegen geschnitten. Vgl. A. Erman, Ägypten und ägyptisches Leben im Altertum II S. 578.

[6] J. R. Wellsted, Reisen I S. 194.

[7] E. Glaser, Tagebuch VIII S. 7.

[8] So im Jemen und ʿOmān; vgl. C. Niebuhr, a. a. O. S. 158 und Taf. XV D; J. R. Wellsted, a. a. O. S. 194. E. Glaser, Tagebuch VIII S. 30 sagt, Mauqana sei der Stein, „in" welchem man das Getreide drischt, das wird wohl ein Mißverständnis sein.

[9] So nach J. R. Wellsted, a. a. O. S. 194 in ʿOmān; wie sich aus den Termini bei

Jemen die Ḏura auch mit Stöcken aus Holz (Miḫbāṭ) auf freiem Felde ausgedroschen[1]. Die ausgedroschenen Ähren heißen dann Qerʿal, oder Šaʿāṭif[2]. Das Korn wird mit Worfeln vom Staub gereinigt (jemduḥūn)[1]. In ʿOmān[3] wird das Getreide mit Palmenzweigen gefegt und die Bündel von Zeit zu Zeit mit der Harke umgewendet. Das getrocknete Getreide kommt dann in Speicher (Madfan, Maḫzan, Ḥaqb[4]; in Ḫaulān heißen die Speicher Ṭann, in Ḏamār Kejt), in Sandstein ausgehauene Kegel, deren Spitze die Öffnung darstellt[5], oder viereckige, sehr kunstvoll gemauerte Löcher im Erdboden, wie sie schon Hamdānī († 334 d. H.) beschreibt[6]. Nach C. Landberg[7] legt man das Madfan — im Ḥaḍramōt sagt man Saff — bei den Ḥaḍar im Erdgeschoß an, baut es aus Ziegeln und Kalk und bedeckt es mit der Ablagerung der Gießbäche (Sajl). Die Beduinen des Südens aber errichten es außerhalb des Hauses, an einem Orte, wo es guten und festen Lehm gibt. Das Madfan ist oft sehr tief, je nach der Menge des Korns, die man aufbewahren will.

Das Befreien der Ḏura von den Blättern geht unter Gesang und Trommelschlagen vor sich und heißt Tašrīf[8]. Die Scheunen sind überall vor den Dörfern angelegt und bestehen aus einem mit Stein gepflasterten Raum, der hie und da von einer Mauer umgeben ist[9].

Der südarabische Bauer richtet sich bei seinen landwirtschaftlichen Arbeiten von alters her nach dem Sternenhimmel[10], nach dem er die genaue Abgrenzung des Sonnenjahres und der Jahreszeiten vornimmt, die in zwei-

---

E. Glaser, Tagebuch VIII S. 7, 68 schließen läßt, auch im Jemen. Der dritte Terminus, Tagebuch VIII S. 67, Dijās, Dreschen durch Fußtritte (in Rēma und im Maġrib) kann sich vielleicht auf Menschen beziehen. Auch in Israel, Babylonien und Ägypten ließ man das Getreide durch Ochsen ausdreschen; vgl. W. Schwenzner, a. a. O. S. 43.

[1] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 46r, VIII S. 8, 68.

[2] ebenda VIII S. 8.

[3] J. R. Wellsted, Reisen I S. 194.

[4] E. Glaser, Tagebuch VIII S. 8.

[5] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 61v, sah solche z. B. in Ḥaǧar Zakāṭi und Ṯlā im Jemen und sonst.

[6] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 51v, Altjemenische Nachrichten S. 27 f. Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 107, 25 ff. berichtet bei der Besprechung des Miḫlāf Ḏū Ǧura und Ḫaulān, daß solche Speicher, die in der Erde ausgegraben werden, 500 Qafīz oder weniger fassen und dann verschlossen werden und die Ḏura oft so lange darin bleibt, bis ein Baum über dem Verschluß gewachsen ist. Die Ḏura aber verschwindet nicht, sondern verändert nur ihren Geruch und Geschmack. Wird der Speicher dann geöffnet, so läßt man ihn einige Tage offen, bis er auskühlt und der Dunst verschwindet, der einen bei seiner Eröffnung Eintretenden töten würde. So aufbewahrtes Korn hält sich oft 30 Jahre lang. Nach E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 30 v, kann aber nur Burr 4—5 Jahre aufbewahrt werden, die anderen Getreidesorten nicht. Ich bemerke hiezu, daß E. Glaser (Altjemenische Nachrichten S. 27) in *qnt* Hal. 343, 2 „Grube, Getreidegrube" sehen wollte und auf die noch heute bestehenden Kornspeicher (Madāfin) verwies.

[7] Ḥaḍramoût S. 87 f.

[8] E. Glaser, Tagebuch I Bl. 10r.

[9] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 32v (in el-ʾAbrājen).

[10] Vgl. auch G. W. Bury, Arabia Infelix S. 109 f.

facher Weise vor sich gehen kann. Die eine ist eine einfache Einteilung des Jahres in Monate und entspricht unserem Kalender, insoferne wir es auch hier mit Sonnenmonaten zu tun haben, die andere hält sich streng an die Regenzeiten. Die wichtigsten Orientierungsgestirne sind die Sonne, der Mond und die Plejaden[1]. Nach ihren eigenen Aussagen richten sich die Qabā'il nach der Konjunktion des Mondes mit den Plejaden (Miqrāne) und bezeichnen die einzelnen Monate als 19 (Tis'at'āš), 17 (Sab'at'āš), 15 (Ḫamst'āš), 13 (Ṯlat'āš), 11 (Ḥad'āš), 9 (Tis'), 7 (Sab'), 5 (Ḫams), 3 (Ṯalāṯ). Drei Monate werden nicht besonders bezeichnet, sondern nur eine innerhalb dieser Monate liegende Nacht, Lajlat walāš genannt, und zwar bezeichnet diese jenen Zeitpunkt, in dem Sonne und Plejaden die gleiche Rektaszension haben, d. h. in Konjunktion stehen. Die Zahlen bezeichnen dann die Entfernung der Sonne von diesem Gestirn, d. h. die Zeiten, die der Mond braucht, um von der Sonne zu den Plejaden zu wandern, und die so ziemlich Monaten entsprechen. Ḫams z. B. ist also der Monat, in dem Sonne und Plejaden um fünf tägliche Mondbewegungen voneinander abstehen. Eine Mondbewegung zu durchschnittlich 13° gerechnet, ergäbe also einen Rektaszensionsunterschied von 65° oder 4 Stunden und 20 Minuten, was etwa um den 10. März herum der Fall ist. In der Tat begann im Jahre 1883 der Ḫams am 7. März und der Ṯalāṯ am 7. April. Der Anfang des Jahres wird also bei den Qabā'il mit der Lajlat walāš (ca. 18. Mai) angesetzt und dann die Monate einfach zu je 30 Tagen gerechnet und nach der Zeit benannt, die der Mond brauchen würde, um von der Konjunktion mit der Sonne ausgehend die Konjunktion mit den Plejaden zu erreichen.

Die im Orient, z. B. in Syrien, gebräuchlichen Monatsnamen (Tišrīn usw.) sind in Südarabien nur in den Kalendern gebraucht, dem Volke aber unbekannt. Die sonst gebräuchlichen Bezeichnungen für die Jahreszeiten (Šitā, Ṣaif, Ḫarīf[2], Rabī') werden nur etwas abgeändert:

1. Ṣajf (sonst Rabī') ist die Zeit vom 13. Kanūn I bis zum 13. 'Aḏār, etwa unserem *Frühling* entsprechend.

2. Ǧaḥr (sonst Ṣajf) ist die regenlose heiße Zeit vom 14. 'Aḏār (Mitte April) bis 12. Ḥazīrān (Mitte oder Ende Juni).

3. Ḫarīf reicht vom 13. Ḥazīrān bis 12. 'Ejlūl, d. i. von Mitte Juni bis Ende September.

4. Šitā reicht vom 13. 'Ejlūl (Mitte September) bis zum Beginn des Ṣajf (bei den Qabā'il nicht gebräuchlich)[3].

---

[1] Die folgenden Angaben sind E. Glasers Aufsatz, Die Sternkunde der südarabischen Kabylen, SBWA. math.-nat. Klasse XCI (1885) S. 89 ff. entnommen. Vgl. auch die Darstellung bei Hamdānī, a. a. O. S. 191, $_{9}$ ff.

[2] Vgl. die in dieser Jahreszeit geerntete Weihrauchsorte *carfiathum* (für *carifathum*) bei Plinius, Nat. Hist. XII cap. 14 § 60 (vgl. oben I S. 143 Note 3). Inschriftlich ist diese Jahreszeit als *ḫrf* zusammen mit dem Frühling *dit'* belegt in Gl. 825 = CIH. 334, $_{27}$ ff. Gl. 554, $_{55}$, $_{70}$, Gl. 16 = CIH. 2, $_{12}$ f., Mars. II, $_{10}$ = CIH. 352, Gl. 27 = CIH. 27, $_{3}$, SD. 8, $_{10}$ f., Derenb. II, 10, $_{12}$, ME. 36, $_{5}$.

[3] Vgl. außer E. Glaser, Die Sternkunde der südarabischen Kabylen S. 92, auch J. v. Hann, Ergebnisse aus Dr. E. Glasers meteorologischen Beobachtungen in Ṣan'ā SBWA. CXX (1911) math. nat. Cl. S. 31.

Außer dieser Einteilung des Jahres hat sich in Südarabien bei den Qabā'il aber auch noch eine andere erhalten, die deshalb von besonderem Interesse ist, weil sie mit der babylonischen Zeitrechnung parallel geht, die sich nach den heliarkischen Aufgängen der Sterne der Ekliptik, den 'abwā' richtet. Im Süden wird das Jahr nach diesem Gesichtspunkte in vier Jahreszeiten (Afqāl) eingeteilt, deren jede sieben Sterne umfaßt, von denen der erste ('Abū) stets an einem Freitag bei Tagesanbruch aufgeht. Die Einteilung des Jahres gestaltet sich demnach folgendermaßen[1]:

1. Faqal eṣ-Ṣejf beginnt mit el-Iklīl = β δ″ des Skorpions.
2. Faqal el-Ḫarīf beginnt mit es-Suhajl = Canopus.
3. Faqal eš-Šitā beginnt mit eṯ-Ṯurejjā (Plejaden, d. h. mit deren Raqīb).
4. Faqal er-Rabīʿ beginnt mit el-Ǧabha = ζ, γ, ηa des Löwen.

Endlich wird das Jahr auch nach den Ernten eingeteilt, und zwar in:

1. Qijāẓ[2] (die Erntezeit bis Ende April);
2. Diṯā[3] (die Erntezeit bis Mitte oder Ende Juni);
3. Bikār (die Erntezeit bis Mitte August);
4. Ṣurāb[4], im Ǧauf ʿAllān (die Späternte bis Ende Dezember).

Die Beobachtung des gestirnten Himmels ist aber nicht nur in jenem Teile Südarabiens, den C. Landberg zum Gegenstande eingehender Studien machte, für die Jahreseinteilung von Bedeutung, sondern auch im Jemen, wo man sich außer der groben Einteilung in vier Jahreszeiten (Ṣejf, Ǧaḥr, Ḫarīf, Šitā bzw. Qijāẓ, Diṯā, Bikār, Ṣurāb) auch noch der sogenannten Maʿālim ez-Zirāʿa (Saatmarksteine), d. h. der heliarkischen Auf- und Untergänge einzelner Hauptsterne zur Kennzeichnung der Saatperioden bedient.

Unter den Sternen, nach denen sich die Südaraber in kleineren Zeiträumen, besonders nach dem Ǧaḥr zu richten pflegen, spielen die Hauptrolle: ʿAlib (Sirius?); Suhajl (Canopus); Rawābaʿa el-'Awwalīn und el-Āḫirīn, Ḫāmis, Sādis und Sābiʿ (die sieben Hauptsterne des großen Bären).

Dem ʿAlib geht eine sechstägige Periode voran, die als ʿAlejbe bezeichnet wird.

Die Bedu haben auch noch die Eigentümlichkeit, jeden Abschnitt des Jahres zu 13 Tagen entweder mit einem wirklichen Sternnamen oder einem

---

[1] Vgl. C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 583 f.

[2] In Ḥadramōt Maqīḍa oder Maqīẓa, die heißeste Zeit, nach C. Landberg, a. a. O. S. 584. Das Wort kommt auch in Gl. 158, $_{3}$ = CIH. 174, 554, $_{55}$ f., $_{69}$, 618, $_{26}$, $_{27}$, 868, $_{9}$ vor. In Ostjemen und Nordḥaḍramaut (siehe S. 19) setzt E. Glaser diese Periode vom Wintersolstitium bis 20. Mai fest.

[3] Auch in Gl. 158, $_{3}$ f. = CIH. 174; CIH. 282 = Drake 4, $_{6}$ sowie in Verbindung mit *ḫarīf* in den S. 16 Note 2 erwähnten Inschriften. Erinnert sei auch daran, daß die in dieser Zeit geerntete Weihrauchsorte bei Plinius, Nat. Hist. XII c. 14, § 60 *dathiathum* hieß. Vgl. oben I S. 143 Note 3.

[4] Sabäisch *ṣarab* „Schnitt des Getreides" Gl. 158, $_{3}$ = CIH. 174, Gl. 618, $_{82}$; SD. 21, $_{3}$, CIH. 73, $_{17}$, 74, $_{9}$; Mordtmann, ZDMG. XLVI S. 322. Im Soqoṭrī ist ṣairib = Winter. Vgl. D. H. Müller, Südarabische Expedition VI/2 (Wien 1905) S. 155 Nr. 5 Z. 1.

von alters her ererbten Namen zu bezeichnen, die aus der Tabelle der 28 dreizehntägigen, durch je eine Mondstation (Niğm) gekennzeichneten Perioden bei E. Glaser, Die Sternkunde der südarabischen Kabylen S. 94 ff. zu ersehen sind. Diese Tabelle enthält auf der einen Seite die Sonnenstationen (manāzil eš-Šems), in einer zweiten Kolumne die mit diesen Sonnenstationen der Zeit nach zusammenfallenden Saatabschnitte (maʿālim ez-Zirāʿa), in dritter Reihe die Abendaufgänge (Ṭāliʿ ʾawwal el-Lēl) der die Sonnenstation bildenden Konstellationen, in vierter die Morgenaufgänge (Fağr) und in der letzten Kolumne die betreffenden Daten des Jahres. Dieselbe Einteilung ist auch in Ḥaḍramōt üblich[1].

Den Qabāʾil zeigt der niedere Stand der Plejaden im Westen nach Eintritt der Dunkelheit die Nähe der Frühlingsregen an; wenn sie den Ochsen (Taurus) auf der westlichen Horizontlinie in der Abenddämmerung sehen, haben die Frühjahrsregen eingesetzt und den Boden zum Pflügen genügend aufgeweicht, der Bauer schirrt jetzt seine Ochsen zum Pflügen an. Der Hundsstern, der vor der Morgendämmerung aufgeht, verkündet die höchste Sommerhitze im Juli, und wenn der Skorpion im Süden seinen gekrümmten Schwanz erhebt, kündet er heiße Winde und Samūme in den Wüstengegenden an. Beim Untergang des Arcturnus nach der Abenddämmerung weiß der Bauer, daß die Hirseernte — die letzte des Sonnenjahres — fertig ist, und er haßt das Zeichen des Orion, weil es während der Winterdürre am Himmel erscheint. Das Jahr beginnt bei ihm auch mit der Konstellation der Sonne mit dem Stier[2].

Die Saat- und Erntezeiten sind natürlich je nach den Höhenlagen der einzelnen Gegenden verschieden; für ʾArḥab und Ṣanʿāʾ gilt im allgemeinen folgendes[3].

Nach dem großen Regen beginnt die Vorbereitung der Felder:

Qijāẓ { Im Monat Tisʿ (Februar) sät man alle Getreidearten (Burr, Šaʿīr, ʿAtar, Qilla, Bilsin oder ʿAdas, Ḫardal usw.) mit Ausschluß der Ḏura, und erntet Bakūr, Burr, Šaʿīr. Im Februar werden auch die Diṯā-Felder geackert und besät. Im April (Mitte) ist der erste Getreideschnitt, Ende April ist die meiste Gerste und auch das übrige Getreide reif, Barqūq und Mišmiš reifen gleichfalls Ende April.

Diṯā { Ende des Monates Ṯalāṯ (Mitte Mai) findet der Abschluß der ersten Ernte statt sowie die Reifezeit der Weintrauben.
Juni: Traubenreife.

Nach Abschluß dieser beiden Ernteperioden beginnt eine zweite landwirtschaftliche Periode, der Ṣurāb, die Zeit der Aussaat von Ende des Ṯalāṯ (Mitte Mai) bis Mitte Oktober. In dieser Periode wird Ḏura ausgesät, Mitte Juni bis Mitte September findet die Ḫāmisīsaat statt (Burr, Šaʿīr, Qilla u. a.),

[1] Vgl. C. Snouck Hurgronje, ZA. XXVI (1912) S. 228 f.

[2] Vgl. G. W. Bury, Arabia Infelix S. 110; C. Landberg, Daṯînah S. 1472 Note 1.

[3] Nach E. Glaser, Ostjemen und Nordḥaḍramaut, die Angaben sind ergänzt nach J. v. Hann, a. a. O. S. 31 ff.

im Oktober nach der Duraernte beginnt die Sābiʿīsaat, bei der hauptsächlich Bakūr gesät wird, das man im Februar schneidet.

Im Oktober und November wird die Ṣajfīsaat (Sommersaat) vorgenommen, die Ende Februar reift (wieder Burr, Šaʿīr).

Der Qijāẓ, der mit dem Wintersolstitium beginnt und am 20. Mai endet, ist die Zeit der Kultur aller Getreidesorten mit Ausschluß der Dura.

Wie man sieht, fallen diese Perioden vielfach ineinander und beginnen anscheinend auch nicht überall zur selben Zeit. In den tiefer gelegenen Partien, z. B. im Ǧauf unterscheidet man nur zwei Saatperioden: Qijāẓ und ʿAllān oder Ṣurāb. Das Getreide der ersten Periode (Burr, Šaʿīr) sät man Mitte November und erntet es Ende Februar. ʿAllān- oder Ṣurābgetreide hingegen sät man im Februar und heimst es im Juli und August ein. Im Qijāẓ sät man Burr und Šaʿīr, im ʿAllān hingegen die zwei weißen Durasorten Semḥī und Fahdī; zwischen der Aussaat im Qijāẓ und der des ʿAllān sät man Ǧilǧilān und Ṭahaf[1], die in 40 Tagen reifen, für welche Zeit man aber keine eigene Bezeichnung hat. Der Ausdruck Diṯā ist im Ǧauf unbekannt.

In Ḏamār umfaßt der Qijāẓ die Zeit vom Dezember bis März. In dieser Periode reift die erste grobkörnige Gerste Bikār. Der Diṯā beginnt mit der ersten Regenzeit (Februar oder März) und liefert im Mai und Juni die Ernte. Der Ṣurāb beginnt dort mit der großen Regenzeit im Juli und dauert bis Oktober oder November, auch hier ist der Ṣurāb wie überall die Zeit der Dura-Kultur.

An der Westseite der Serāt herrschen wieder andere Verhältnisse vor. Im allgemeinen wird im Jemen zu jeder Zeit des Jahres gesät und geerntet, was nicht nur für Getreide, sondern auch für den Kaffee-, Obst- und Gemüsebau gilt, der zu jeder Jahreszeit eine der zahllosen Sorten liefert.

In Mārib kennt man drei Saatzeiten: Bakūr, Ḫarīf, Qijāẓ[2].

4. Bewässerung.

Die oben I S. 38—40 geschilderten Wasserverhältnisse haben seit altersher[3] die Anlage von Zisternen und Brunnen, Staudämmen, Bewässerungskanälen, Wasserleitungen notwendig gemacht, durch die allein der Agrikultur die nötige Wassermenge zugeführt und auch in Zeiten gesichert werden konnte, in denen Niederschläge ausblieben, was in Südarabien oft durch Jahre der Fall ist.

Von welcher Wichtigkeit die Brunnen (Bīr) für das Land sind, ersieht man daraus, daß man in Ḥaḍramōt nicht sagt: „N. N. hat ein Land", sondern

[1] In Ḥaḍramōt wird Ṭahaf im Maqīda gesät; vgl. C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 584.

[2] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 30 Note 1.

[3] Vgl. M. Hartmann, Die Arabische Frage S. 399 f. Die Zahl der Inschriften, die von Bewässerung und Bauten zu diesem Zwecke handeln, ist ziemlich groß. Im einzelnen vgl. N. Rhodokanakis, Studien II S. 37, 81 f., 86 ff., 91, 95 ff., 106, 118 ff., 132, 142, 144, 174 ff.

„N. N. hat einen Brunnen" (meʿoh bīr)[1]. Brunnen auf Pfaden und Karawanenstraßen zu stiften, gilt naturgemäß als frommes und verdienstliches Werk, und derartige Stiftungen (Sebīl) sind durchaus nicht selten[2].

Die einfachste Art, das zur Tränke von Mensch und Tier nötige Wasser zu beschaffen, ist, ein Loch in den Boden zu graben[3] und die Öffnung nach dem Gebrauch zuzudecken, damit das Wasser nicht durch hereinfallenden Schmutz verunreinigt wird. Das tut man denn auch überall dort, wo keine gemauerten Brunnen zur Verfügung stehen, so auf Reisen usw. Meist sind aber bereits seit Generationen zementierte Wasserbehälter geschaffen, die an natürlichen Wasseransammlungspunkten liegen[4], ja sogar aus ḥimjarischer Zeit sind noch etliche Zisternen erhalten. E. Glaser sah mehrere in Mārib und Ḥuṣn ʿOtrān, Ḫarāb Qaṣr und Nāʿiṭ[5], dann nördlich von Sūq Ǧabā einen antiken Brunnen, Bīr Saḥlūla genannt, aus viereckigen Marmorquadern mit quadratischem Querschnitt (ca. 70 *cm*) und tiefem rundlichem Einschnitt, der durch das jahrhundertelange Aufziehen der Stricke entstanden war[6]. In Ḥuṣn ʿArūs beobachtete er hoch oben auf dem Berge eine Zisterne, die aus dem Felsen zimmerartig ausgemeißelt war und in der Mitte eine Säule hatte. Drei kreisrunde, ziemlich große und tiefe ḥimjarische Zisternen sah W. B. Harris[7] bei Minaura bei Ḏamār (s. Tafel XIV, Abb. 2). Auf einer Seite geht eine Treppe zum Wasser, um das man auf einem treppenartigen Absatz herumgehen kann. Die Zisterne ist mit überaus hartem, glatt poliertem Zement ausgekleidet. Ober ihr ist noch eine kleine zum Tränken der Tiere ausgehoben. Auch in Ḥarīb gibt es im Boden noch alte Brunnen[8]. Solche viereckige oder runde gemauerte Wasserbehälter (Faǧīr, Maḥwal) sammeln gelegentlich das Wasser einer Quelle[9] — manchmal wird dieses auch durch gemauerte Kanäle hineingeleitet[10] — meist aber das Regenwasser, das ihnen auch noch durch Kanäle zugeführt wird[11]. A. v. Wrede[12] beschreibt solche Zisternen folgendermaßen: „Die runden Öffnungen der Zisternen, von den Einwohnern ʿMaqubaʾ, d. i. ʿOrt, dahin man das Wasser schüttetʾ genannt, halten im allgemeinen drei Fuß Durchmesser und sind brunnenartig durch die Schichten des Grünsandsteines gebrochen. In dem untenliegenden Jura-Dolomit-Kalk ist dann ein

[1] C. Snouck Hurgronje, L'interdit séculier, Rev. afr. XLIX (1905) S. 95.

[2] Vgl. A. v. Wrede, Reise S. 88; C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 330; L. Hirsch, a. a. O. S. 148; W. B. Harris, a. a. O. S. 241 f.

[3] Vgl. A. v. Wrede, Reise S. 66.

[4] Vgl. Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen PM. LVIII (1912) S. 179.

[5] Reise nach Mârib S. 73, 81, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 77 v, 119.

[6] Tagebuch I Bl. 9r.

[7] A Journey through the Yemen S. 256 f. Drei ähnliche Zisternen beobachtete Th. Bent, Southern Arabia S. 407.

[8] C. Landberg, Arabica V S. 96.

[9] A. v. Wrede, Reise S. 63, 73; E. Glaser, Tagebuch VIII S. 13.

[10] A. v. Wrede, a. a. O. S. 52, 70.

[11] A. v. Wrede, a. a. O. S. 268.

[12] a. a. O. S. 88.

zimmerartiger Raum ausgehauen, der je nach den Umständen größer oder kleiner ist, gewöhnlich aber auf 6 Fuß im Quadrat 4 Fuß Tiefe mißt. Die herausgebrochenen Steine sind zu beiden Seiten der Öffnung zu einer Mauer aufgeschichtet, die sich nach außen abdacht.

Um das Regenwasser hineinzuleiten, hat man von der Öffnung aus zwei Reihen dicht aneinander gelegter, mit Ton verbundener Steine gezogen, welche mehr oder minder (gewöhnlich unter einem Winkel von 45°) divergieren. Gewöhnlich steht in jeder Zisterne ein mit kurzen Ästen versehener Baum, um das Herausheben des Wassers zu erleichtern."

Soll das Wasser, das man in solchen Behältern im Bergland in der Regenzone[1] sammelt — mag es nun von einem nahen Bache stammen oder von einer Quelle oder nur aufgespeichertes Regenwasser sein —, auch zur Bewässerung verwendet werden, so werden von ihm aus kleine gemauerte Kanäle zu kleineren Behältern geführt, von denen aus dann die einzelnen Felder oder Terrassen bewässert werden[2]. Die großartigsten Anlagen dieser Art in Südarabien sind wohl die bekannten Tanks von ʿAden[3], die fast 8,000.000 Gallonen Wasser fassen. Das Wasser solcher Zisternen kann auch durch Öffnungen, die durch hölzerne Pfropfen und Lehm geschlossen sind, in die Kanäle geleitet werden[1].

Ist keine Quelle oder kein Sajl in der Nähe, dessen Wasser man in einem Behälter sammeln kann, so müssen eigene Brunnen (Masānī)[4] gegraben werden, um Grundwasser zur Tränke und Berieselung der Felder zu bekommen. Diese Arbeit obliegt dem Bauern. Er hebt zuerst eine runde Grube bis zu zwei Manneshöhen (Bāʿ) Tiefe aus, läßt unten eine Stufe von etwa 1 Elle Breite und gräbt dann tiefer, bis das Grundwasser emporquillt. Auf die Stufe legt er einen Belag von Steinen bis zum Brunnenloch, das er mit einer Brüstung, die bis zur Kniehöhe reicht, umgibt und Platten darauf legt. Dann überhöht man den Wasserbehälter auf einer Seite um etwa 2 Ellen — im Jemen auch 5 m[5] — und schafft eine Rampe für die Zugtiere, deren schiefe Ebene vom Brunnen abwärts gerichtet ist und deren Länge der Brunnentiefe gleichkommt oder sie um 2—3 m übertrifft. Über dem Brunnen werden drei Stangen aufgestellt, die oben zusammengebunden werden und eine Rolle festhalten, über die das Brunnenseil läuft. Manchmal sind auch auf jeder Seite der Rampe zwei Stangen angebracht und oben durch ein Querholz verbunden. Sie tragen 2 Querbalken, in denen 2—4, gelegentlich auch 6 oder 7 Rollen laufen, deren jede einen Eimer trägt. Die Stangen können auch durch Pfeiler aus Steinen oder Ziegeln ersetzt sein. Der lederne Schlauch, in dem das Wasser heraufgezogen wird, hat zylindrische Form und endet unten in einen offenen Konus,

---

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 105.

[2] A. v. Wrede, Reise S. 73 f.

[3] Vgl. J. R. Wellsted, Reisen II S. 300; H. v. Maltzan, Reise nach Südarabien S. 154; W. B. Harris, A Journey through the Yemen S. 147.

[4] Vgl. auch C. Landberg, Arabica V S. 90 (in Ḥarīb), 92 Note 7; Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 194, 22.

[5] R. Manzoni, el Yèmen S. 124.

der durch einen Stock oder eine Art Strahlenrad offen gehalten wird[1]. Am oberen Teile des Schlauches ist das Brunnenseil befestigt, das am anderen Ende am Sattel oder Joch des Zugtieres festgemacht ist, das den Eimer beim Hinabgehen auf der Rampe gefüllt heraufzieht und beim Hinaufgehen leer in den Brunnen sinken läßt. Am unteren Teil des Konus ist ein zweiter Strick befestigt, der diesen durch eine gewisse abgemessene Länge auf demselben Niveau wie die obere runde Öffnung des Schlauches nach oben hält. Dieser zweite Strick läuft über eine Rolle, die unter der ersten angebracht ist. In dieser Lage gehen die Schläuche auf und ab. Sobald der obere Teil eines derselben die obere Rolle berührt, d. h. wenn die Zugtiere am unteren Ende der Rampe angelangt sind, wird die tiefere Öffnung des Schlauches (im Konus) durch dessen Seil über das Becken (Rāḥa, in Ḥaḍramōt Rōḥe oder Ṯāre[2]), gezogen, in das sich der Inhalt des Zylinders ergießt, um dann durch eine Öffnung im Becken in den aus Kalk und Steinen gebauten Hauptkanal (ʿAtem) zu strömen, der bis in die Nähe des Feldes führt. Oft ist der Apparat auch dadurch vereinfacht, daß die Rolle fehlt, die Auslösevorrichtung also nicht selbsttätig wirkt, sondern der Strick vom Sānī — so heißt der Mann, der den Brunnen bedient — angezogen wird, worauf der Schlauch sein Wasser in das Becken fließen läßt. Als Zugtiere werden Buckelrinder, Kamele oder Esel verwendet, deren Arbeit der Sānī durch ein Lied begleitet[3]. Oft muß der Sānī aber auch ohne Zugtiere arbeiten und die schweren Schläuche selbst heraufziehen.

Diese mühsame Art der Bewässerung ist fast überall im Gebrauch und nur bei Šēḫ ʿOṯmān bedient man sich auch hydraulischer Pumpen[4]. Zu jedem Brunnen gehört eine Anzahl Feldparzellen, meist 4—6[5]. In der Mitte

---

[1] Vgl. die Abbildung bei J. Euting, Tagebuch einer Reise in Inner-Arabien II S. 23; Fr. Delitzsch, Im Lande des einstigen Paradieses Abb. 17 S. 27. Ferner I. Teil Tafel XIV Abb. 1 und XVI.

[2] C. Snouck Hurgronje, Saʿd eš-Suwênî ZA. XXVI (1912) S. 224. Nach R. Manzoni, el Yèmen S. 124 ist dieser Teich 4 m tief und 5—10 m breit, je nach der Größe des Gartens.

[3] Vgl. C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 292 f; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 75 und Abb. neben S. 75; The Land of Uz S. 200; A. v Wrede, Reise S. 172; L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 17, 44; Th. Bent, Southern Arabia S. 108, 118; C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 316, 410, Beschreibung von Arabien 1772 Taf. XV B und S. 156 f.; H. Burchardt, Reiseskizzen aus dem Yemen ZGE. 1902 S. 608 und Abb. 58 (sāqije); Van den Berg, a. a. O. S. 81; C. Snouck Hurgronje, L'interdit séculier S. 95 Note 5; W. B. Harris, A Journey through the Yemen S. 284 f.

[4] R. Manzoni, el Yèmen S. 4. Šēḫ ʿOṯmān hat auch eine Wasserleitung, die aber kein trinkbares Wasser liefert (H. v. Maltzan, Reise nach Südarabien S. 153). Spuren solcher Wasserleitungen sind auch sonst im Lande noch vorhanden. So erwähnt C. Niebuhr jene von Zebīd (Reisebeschreibung I S. 327), die wahrscheinlich ein türkischer Pascha erbaute, L. Hirsch (Reisen S. 165) eine bei Haǵarēn; E. Glaser sah eine noch gut erhaltene Wasserleitung auf dem Berge des Welī Ibn Selmān zwischen Sūq ez-Zejlaʿī und Taʿizz (Tagebuch II Bl. 22r).

[5] W. Hein, MGGW. XLVI (1903) S. 253.

der Anpflanzungen jedes Besitzers ist auch gelegentlich ein kleiner Teich, der aus dem Becken oder Trog beim Brunnen durch Rinnsale mit Wasser versorgt wird[1]. Von der Leitungsrinne (ʿAtem) gehen dann Nebenrinnen (auch ʿAtem, in Ḥaḍramōt auch Miʿdā[2]) auf die Felder, die man durch Erdaufwürfe (Saum̱) bildet[3]. Reicht ein Brunnen zur Bewässerung der anliegenden Felder oder Gärten nicht aus, wie dies in Ṣanʿāʾ manchmal der Fall ist, so schafft man auf Kamelen, Mauleseln oder Eseln Wasser herbei und tränkt jede Gartenparzelle alle 4 Tage[4].

Um die Gießbäche für die Bewässerung nutzbar zu machen und die Wassermengen für die regenlose Zeit aufzustauen, hat man schon im Altertum eine Anzahl von Stau- und Sperrdämmen sowie Talsperren (Sudd, ʿAqma) angelegt, deren berühmteste der Damm von Mārib war, den nach Th. Arnaud vor allem E. Glaser genau beschrieben hat[5]. Das Wādī D̲enne hatte sich hier durch den Balaqberg im Laufe der Jahrtausende einen Weg gebahnt und den Felsen in zwei Teile, Balaq el-Qiblī und Balaq el-ʾAusaṭ gespalten. Diesen Durchbruch hatten die Sabäer durch einen 770 Schritte langen Erddamm versperrt, hinter dem sich das Wasser aufstaute. „Dieser Damm, sagt Glaser, dessen Kamm 7—8 m über den heutigen Boden des Wâdî emporragt, ist nichts weiter als eine im Profile ein gleichschenkeliges Dreieck aufweisende Erdaufschüttung, die oben vollkommen scharfkantig ist. Der Neigungswinkel der beiden Flächen zur Basis (zum Horizont) beträgt zirka 45°, die Breite der Basis daher beiläufig 15 m. Über die eigentliche Basis und die Höhe des Dammes läßt sich jedoch, da vielleicht schon meterhohe Schlammanhäufungen stattgefunden haben, nichts genaues sagen. Es kann aber und muß sogar angenommen werden, daß der Erddamm nur auf felsigem Untergrund stand. Ich habe bereits im Verlaufe dieser Abhandlung öfters darauf hingewiesen, daß die Enge zwischen den beiden Bálak̲bergen felsigen Untergrund hat, der bis nahe an die Oberfläche reicht. Ohne diesen felsigen festen Untergrund wäre der Dammbau überhaupt unmöglich gewesen und nur an dieser Stelle war und ist er jederzeit möglich. Die dem Wasser zugekehrte (westliche) Fläche des Dammes ist bis zum Kamm mit spitzen, ungeformten kleinen Steinen, also durchaus keinen Quadern, besetzt, die mit Mörtel so wunderbar fest zusammengekittet sind, daß ich nicht einen einzigen derselben herauszureißen vermochte. Die Steine und Steinchen sind alle vertikal eingelassen und machen mit ihren frei herausragenden Spitzen, besonders am Kamm, durchaus keinen imposanten Eindruck. Da die dem Wasser abgekehrte (östliche) Fläche nicht bedeckt war, so glaube ich, daß in dem Einflusse des Regens und des Windes, welche die Ostseite mehr und mehr abschwemmten und schwächten, die Hauptursache der Zerstörung des Dammes zu suchen ist. Ein anderes Hauptzerstörungselement dürfte der Schlamm gewesen sein.

[1] L. Hirsch, a. a. O. S. 44.

[2] C. Snouck Hurgronje, a. a. O. S. 224.

[3] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 316.

[4] R. Manzoni, el Yèmen S. 124.

[5] Reise nach Mârib S. 57 ff. Auf diesen Damm bezieht sich auch der Qorʾān Sūre 34, 14 ff.

welcher das Reservoir im Laufe der Jahrzehnte so anfüllte, daß das Wasser über den Damm strömte. Auf dieses Moment kommen wir noch zurück. Heute bedeckt dichtes Tamariskengestrüpp die meisten Stellen, von denen einst der Damm weggefegt worden.

Wir wenden uns nun zu den fast vollkommen erhaltenen Schleusenbauten, zunächst des rechten (südlichen) Ufers, welche, wie bereits bemerkt, von den Bewohnern der Gegend Marbaṭ ed dimm (Katzenspielraum, Katzenstand, Anbindeplatz der Katze) genannt werden.

An der Dammstelle ist vom Ǧebel Bálaḳ el ausaṭ ein großer, etwa 95 Schritt langer und zirka 15, an den schmalen Stellen (in der Mitte) nur 8—10 Schritt breiter Felsen losgelöst, dessen Längsrichtung nach Nordost mit einer kleinen Annäherung an Ostnordost verläuft. Der Hauptfelsen, dessen nördliche Grenzwand nach Osten verläuft, bildet daher mit dem isolierten Felsen ein gegen das Südwestende des letzteren konvergierendes Linienpaar. Doch treffen die beiden Felswände hier nicht zusammen, sondern sind durch einen mit einer 6 Schritt langen und 4 m hohen Quadermauer ausgefüllten Zwischenraum getrennt. In der Öffnung des Winkels, aber schon zwischen den östlichen Enden der beiden Schenkel, befindet sich abermals ein losgelöster Felsblock, dessen Nordwand parallel zum erstbesprochenen freien Felsen und dessen Südrand parallel zum Hauptfelsen, aber ganz nahe an diesem verläuft. Alle drei Felsen, besonders aber der Hauptfels und der zuletzt besprochene Zwischenblock haben steile Wände, die aber kaum höher als 4 m sind. Nach Norden zu ist der große isolierte Felsen sehr unregelmäßig geformt. Es macht ganz den Eindruck, als hätten wir eine künstliche Sprengung vor uns; gleichwohl glaube ich nicht, daß dem so sei, weil ja auch die Annahme von Erdbeben vollkommen ausreicht, die in jedem Falle äußerst merkwürdige Spaltung des Felsens zu erklären. Damit soll nicht gesagt sein, daß gegenteilige Ansichten absolut verfehlt sind; denn in jedem Falle scheint es mir, daß an den natürlichen Spaltflächen auch Menschenhände viel gemodelt haben. Der große Felsblock ragt im ganzen etwa 7—8 m über das Niveau des heutigen Flußbettes empor und weist an seiner südlichen Wand zwei in den Felsen gegrabene Inschriften auf. Die eine (östliche, Gl. 513) nennt uns einen Mukarrab von Saba namens Samahʿalî Janûf, Sohn des Ḏamarʿalî, welcher einen Wasserbau Raḥab oder Raḥâb aufgeführt habe, die andere (westliche, Gl. 523) spricht vom Sohne des ersten, namens Jeṯaʿamar Bajjân, welcher zum ganz gleichen Zwecke einen Wasserbau Ḥabâbiḍ errichtete . . . .

Auf allen drei Felsen nun befinden oder befanden sich großartige Quaderbauten.

Der große Felsblock scheint den Hauptbau getragen zu haben. Sein Mauerwerk, durchwegs aus schön behauenen Quadersteinen bestehend, deren je zwei übereinanderliegende durch in korrespondierende kleine Vertiefungen eingegossenes Blei festgekittet sind — dieses Blei bildet noch heute für die Beduinen die bequemste Fundgrube des für ihre Kriegs- und Raubzüge erforderlichen Kugelmetalles —; sein Mauerwerk, sage ich, schließt sich besonders auf der Südseite ganz an den den Untergrund bildenden Felsen an,

hat also durchaus keine gerade verlaufende Linie, wie es ARNAUD gezeichnet hat. Die Gesamtlänge dieses Mauerwerkes beträgt in gerader Linie 82 Schritt (à 75 cm), seine Breite durchschnittlich 6 Schritt, die Höhe am Südwestende etwa 4 m, am Nordostende jedoch etwas mehr, da hier der Felsen nicht hoch genug ist. Im allgemeinen ist die Decke des Bauwerkes horizontal, aber doch in unregelmäßiger, bald auf-, bald absteigender Stufenform von geringer Niveaudifferenz. Die Südwestecke des Mauerwerkes bildet einen nach Südwesten runden Turm, der das Dach des ganzen Baues um etwa 1 m überragt. Der ganze Bau und so auch der Turm sind nicht nach oben sich verjüngend, sondern vertikal aufgeführt. An einem 9 Schritt langen Maueransatz vom Turme nach Nordwest schloß sich, wie es scheint, der Damm an, der die Richtung nach Nordnordwest (Azimut 343 Grad) einhält. Auf der dem Wâdi zugewendeten Seite des Nordostendes des Felsens sind in den Felsen Stufen eingehauen, welche vom Grund des Flußbettes (in der Richtung nach Südsüdwest) zum Mauerwerk führten. Fast genau südlich von dem schon beschriebenen Turme, welcher gleichfalls in einem senkrechten Einschnitte sehr steile Stufen hat, erhebt sich auf dem Hauptfelsen ein zweiter genau gleich hoher Turm, nach Westen rund gebaut, in allen übrigen Fassaden eben. Zwischen beiden Türmen befindet sich die schon eingangs erwähnte gemauerte Verbindung der beiden Felsen. Wie bereits bemerkt, ist die obere Decke dieser Mauer 7—8 m höher als der Flußgrund, die Türme überragen diesen also im ganzen um 12—13 m. Der Damm war, wie es scheint, nicht viel höher als die eben besprochene Verbindungsmauer gebaut. Der Wasserausfluß dürfte sowohl über die Verbindungsmauer hinweg, als auch durch wahrscheinlich heute verschüttete Öffnungen unter der Mauer für den Ḥabâbidkanal, und unter dem oder richtiger durch den Felsen, auf dem sich das große Mauerwerk befindet, hindurch für den Raḥabkanal stattgefunden haben. In der Tat bemerkt man noch ganz deutlich, daß der große isolierte Felsen tief unten durch einen Felsgrat, von dem nur die rundliche Oberfläche zu sehen ist, mit dem kleineren Felsblocke verbunden ist, so daß die beiden Kanäle voneinander geschieden waren. Oder sollte in alter Zeit der Ausfluß unten und erst später, als der Wasserstand infolge Schlamm- und Sandanhäufung höher wurde, oben (über die Mauer hinweg) stattgefunden haben? Fugen für Bohlen sind oben noch erkennbar. Der kleine Felsblock, nach Westen steil und hoch, flacht sich nach Osten bis zur Ebene ab und zeigt an allen Stellen seines Rückens treppenartige Vertiefungen, noch aufrechtstehende säulenartige Steine, als wäre er besonders oberhalb der steilen Wände, also im Westen, mit einem Säulengeländer versehen gewesen. An seinem Ostende, da, wo er mit der Ebene zusammenfließt, zeigt er regelrecht ausgehauene Vertiefungen von prismatischer Form, die wie Tränkstätten für das Vieh oder wie Steingräber ausschauen. Ähnliches sieht man hier auch am Hauptfelsen. Vielleicht dienten die treppenartigen Vertiefungen nicht nur zum Aufstiege, sondern auch als Niveaumesser, nach welchem der Wasserabfluß geregelt wurde.

Beide Türme sowohl als alle anderen Bauten dieser Schleusenkonstruktion, mit Ausnahme der etwaigen Mauern oder Geländer des kleinen Blockes,

sind vollständig erhalten. Ich und meine Gesellschaft spazierten auf allen herum und bewunderten die Festigkeit der Zement- oder Mörteldecke, die nun schon so vielen Jahrhunderten trotzt.

Die Quadersteine sind so geordnet, daß immer auch lange Quersteine angebracht sind, welche den sonst parallelen Lagen außerordentlichen Halt verleihen. Besonders ist dies bei der inneren Mauerfüllung der Fall, was man fast bei allen Kolossalbauten, deren Profil irgendwie bloßgelegt ist, beobachten kann. Überdies sind die Quadern, zumal bei den Dammbaulichkeiten, durch eingegossene oder, was wahrscheinlicher ist, eingesetzte Bleisäulchen von etwa 10 cm Höhe und einem Querschnitte von zirka 10 cm^2 verbunden. Man setzte in die eigens ausgehauenen, zirka 4—5 cm tiefen Höhlungen des Quaders die Bleisäulen ein und keilte dann den Quader der nächst höheren Schichte mit seinen vollkommen korrespondierenden (unteren) Höhlungen auf die Säulchen. Noch heute sind diese Bleisäulchen, wie bereits bemerkt, die ergiebigste Fundquelle von Blei. Die Beduinen machen einfach eine kleine Öffnung zwischen der Fuge zweier übereinanderliegenden Quadern und erhitzen die Öffnung durch Feuer, bis das Blei herausfließt. Mörtel haben die Sabäer bei den Steinkonstruktionen des Dammes nur als oberste Decke verwendet, um die Verheerungen des Regenwassers unmöglich zu machen. Wo sie, wie beim Mebnâ el-Ḥašrağ, auch gewöhnliche Steinmauern (nicht aus behauenen Quadern, *maʿârib* bestehend) aufführten, verwendeten sie den Mörtel nicht nur als Bindemittel der einzelnen Steine untereinander, sondern brachten auch nach je zirka 1 m eine vollständige Mörteldecke an, auf welche sie die nächste Steinlage (von 1 m Höhe) aufbauten. Beim Ḥašrağ sah ich zwei, drei und stellenweise sogar vier solcher Lagen. Wo aber das Profil nicht frei liegt, bemerkt man äußerlich gar nichts, da derartige Mörtelmauern zu den Quaderbauten von allen Seiten, also von oben und seitwärts mit einer dicken Mörtelschicht bedeckt sind.........

Wir haben schon weiter oben bemerkt, daß der Damm eine große Strecke parallel zum Ostrande des Ǧebel Bálaḳ el ḳiblî, aber in ziemlicher Entfernung davon, sich hinzieht und daß demgemäß die nördlichen Schleusenbauten weit vom (linken) Ufer des Flusses entfernt sind. Diese auffallende Tatsache heischt eine Erklärung:

Der Damm und das von ihm und den Bálaḳbergen gebildete Wasserreservoir allein verbürgten eine zweckmäßige Bewässerung der großen Ebene von Saba noch keineswegs. Zum Behufe der Bewässerung mußten vom Damme Leitungen gelegt werden, welche die oft in beträchtlicher Entfernung errichteten Manâṣîḥ oder Verteilungskioske speisten, aus denen erst das Wasser den Feldern zugeführt wurde. Die großen Leitungsdämme oder richtiger Kanäle konnten nicht gut in den weichen wasserdurchlassenden Boden gelegt werden, sondern mußten mit Rücksicht auf die Notwendigkeit eines geeigneten (felsigen) Untergrundes sich längs des felsigen Randes des großen sabäischen Steinbeckens hinziehen. Das südliche Ufer des Ḏenne nun schmiegt sich besonders beim Marbaṭ und abwärts noch an den Felsen an; auf der Nordseite hingegen entfernt sich der (sichtbare) Felsboden nicht unbedeutend vom Fluß-

bett. Man mußte deshalb mit den Leitungskanälen ziemlich weit nach Norden bis zum Felsboden vorrücken, auf welchem man den Kanal baute. Dies hatte die Verlängerung des Dammes zur notwendigen Folge.

Der nördliche Schleusenbau besteht aus drei Mauern, deren nördlichste größte mit dem einen Ende an den Felsen des Bálak el kiblî angebaut, nach Nordosten, etwas gegen Ostnordost verläuft. Diese Mauer, welche im ganzen 184 Schritte lang und an der breitesten Stelle 15, sonst durchschnittlich 11 Schritte Dicke und zirka 5—6 m Höhe hat, besteht aus zwei Teilen. Der südwestliche 70 Schritt lange Teil ist etwas niedriger (am Bálakfelsen ganz niedrig, an der Stelle, wo er an den nordöstlichen Teil anstoßt, etwa 4 m hoch) und oben vollkommen eben. Der nordöstliche Teil, 114 Schritt lang und an seinem Westende etwas beschädigt, ist oben nicht ganz flach und weist gegen die Südseite eine Art Geländer aus Mauerwerk auf. Die ganze Mauer aber ist oben mit vortrefflichem Zement bekleidet.

Ziemlich genau nach Südosten, zirka 11 Schritt vom Südwestende des 114 Schritt langen, schon beschriebenen Mauerteiles, erstreckt sich mit der Richtung nach Südosten eine 38 Schritt lange und an ihrer Nordwestfassade 21 Schritt breite Mauer, deren Südostende schmal und abgerundet ist. Diese Mauer hat genau die Höhe der langen Mauer. Heute ist auf dieselbe ein modernes, vom Emîr ʿAbderraḥmân erbautes Ḥuṣn (Steinhaus) aufgesetzt, das wahrscheinlich schon zu Arnauds, jedenfalls aber zu Halévys Zeit existierte.

Zwischen beiden Mauern, von jeder 4 Schritt entfernt, erhebt sich eine bloß 18 Schritt lange, 3 Schritt breite und in der Höhe den anderen gleichkommende Mauer von vollkommen rechteckigem Grundriß. Diese an der Nordseite etwas beschädigte Mauer und gegenwärtig mit dem südöstlichen Bau durch zwei neue schwache Mauern verbunden, wodurch ein völlig ummauerter Raum entstand, der den Beduinen als Stall dient, tritt an ihrem Südwestende gegenüber den beiden Nachbarbauten ein klein wenig zurück und zeigt ebenso wie die südöstliche Mauer etwa 1 m vom Westrande einen heute vermauerten, zirka 50 cm breiten und ebenso tiefen prismatischen Ausschnitt, welcher die Bohlen aufzunehmen bestimmt war. Auf der Nordseite ist diese Fuge nicht mehr zu sehen. Die drei Mauern bildeten also, ganz wie am südlichen Ufer die drei Felsen, zwei Ausflußkanäle, welche aber beide merkwürdigerweise in einen und denselben großen Leitungskanal einmünden, welcher in fast genau östlicher Richtung (Azimut 84) zirka 1 km weit bis zu einem größeren Wasserverteilungsbau führt[1]. Dieser Leitungskanal aus zwei parallelen Dämmen ganz von derselben Art und Konstruktion wie der eigentliche Damm, jedoch auch im Zwischenraum, der das Kanalbett bildet, mit gut zementierten Steinchen belegt, überragt die Ebene, besonders zu seiner Südseite um zirka 7—8 m. Der eigentliche Damm, kaum merklich höher als die Kanten der beiden Uferdämme des eben beschriebenen Leitungskanals, schließt sich an die Ostseite der südlichsten 38 Schritt langen Mauer an.

[1] Wahrscheinlich waren ursprünglich zwei Leitungskanäle vorhanden, einer in östlicher Richtung, der andere mit nordöstlichem oder nördlichem Verlaufe.

Das Ḥuṣn (el asfal), ein Neubau, ist auf den Überbleibseln eines alten Wasserbaues errichtet. Der Wasserbau bildet den Endpunkt des großen Leitungskanals, von dem schon bei den nördlichen Schleusenbauten die Rede war. Er liegt fast genau in gleicher Höhe mit den Dammbauten und überragt die Umgegend um mehrere Meter. Er besteht aus mehreren zum Teile aus Quadern, zum Teile aus gewöhnlichen Steinen und Zement aufgeführten Mauern, die das Wasser im ganzen nach acht verschiedenen Richtungen ausströmen ließen. Der Aquädukt verläuft ziemlich genau nach Westen, bis zum nördlichen Schleusenbau des Dammes. Wenngleich vollkommen erhalten, ist das Bett dieses Leitungskanals doch an vielen Stellen mit Flugsand angefüllt. ARNAUD scheint ihn für ein besonderes Wasserreservoir gehalten zu haben, das er im Norden der Schleusenbauten bemerkt haben will. Der uns beschäftigende Verteilungsbau beim Ḥuṣn el asfal liegt genau südsüdwestlich vom Mebnâ el Ḥaṣraǵ; ich konnte jedoch keine Verbindung zwischen beiden entdecken. Ähnliche Verteilungsbauten hat es offenbar in der ganzen Ebene von Mârib gegeben. Ich habe Spuren von (doppeldammigen) Aquädukten an verschiedenen Stellen bemerkt. Auch mitten im Flußbette des Ḏenne, nicht weit unterhalb des Dammes, beobachtete ich einen merkwürdigen, einer Wehre nicht unähnlichen Steinbau. Leider ist die einzige Inschrift, die er trug und die uns genauen Aufschluß gewährt hätte, vor mehreren Jahren entfernt worden. Von den großen Verteilungsbauten scheinen Kanäle das Wasser zu den sogenannten Manâṣîḥ geleitet zu haben, die es direkt den Palmgärten und Feldern zuführten. Solcher Manâṣîḥ (wohl identisch mit dem inschriftlichen *manâḏihat*), alle etwas erhöht liegend, gibt es in der ganzen Ebene eine ungezählte Menge. Man kann sagen, daß man nach je 200 Schritten auf eine dieser kleinen Bauten stößt, die aber alle jüngeren Datums sind, da sämtliche Inschriften, die auf ihren Bausteinen vorkommen, von anderen Ruinen stammen. HALÉVY scheint sie für Grabdenkmäler gehalten zu haben. Die meisten Manâṣîḥ haben die Form von Würfeln oder niedrigen Prismen und haben selten mehr als 2 m Höhe und 4—5 m Länge. Gewöhnlich zeigen sie in der Mitte einen großen Kanal, der bisweilen auf einer Seite vermauert ist. Von den Kanälen, welche die Manâṣîḥ mit den größeren Distributoren und anderseits mit den Feldern verbanden, ist nichts übriggeblieben. Tiefe, von den Regenfluten gefurchte Einschnitte, deren Grund, wie ein großer Teil der Ebene überhaupt, jedes Jahr mehr und mehr mit Wüstensand bedeckt wird, bilden heute die Signatur der einst blühenden Ebene von Saba."

Nach den Inschriften wurde der Damm im 8. Jahrhundert v. Chr. erbaut und 543 n. Chr. zum letztenmal ausgebessert, worauf dann der Durchbruch erfolgte, auf den schon der Qor'ān hinweist und der die fruchtbare Ebene von Mārib in eine wenig bebaute Steppe verwandelte.

Ähnliche Sperrdämme, freilich nicht in so gewaltigem Maßstabe, gibt es auch sonst in Südarabien[1]. E. Glaser sah bei Rubāṭ (südwestlich) den

[1] A. Sprenger zählt auch eine Reihe von Dämmen nach dem achten Buche des Iklīl von Hamdānī in seinem Buche, Die Alte Geographie Arabiens S. 249 f. auf. Vgl. auch C. Landberg, Arabica V S. 286 und Cod. Arab. Spitta 16 (Straßburg) S. 80 ff. Die heutige

unteren Teil des Wādī Ḥtaql von einer dammartigen Mauer abgesperrt, die aus der Ḥimjarenzeit stammen soll, mehrere hundert Meter lang, ungefähr 3 m breit ist und aus mächtigen Basaltquadern besteht, deren untere Schicht noch gut erhalten ist[1]. C. Landberg erwähnt einen alten Dammbau im Wādī Marrān[2].

Oft wird auch das Flußbett auf beiden Seiten durch Dämme (Saum el-Wādī[3]) eingefaßt. Eine solche Anlage sah A. v. Wrede im Wādī Dōʿan[4]. Die Dämme sind dort 10 Fuß hoch und an der Basis 8, in der Mitte 4 Fuß breit, aus festem mergeligen Ton und mit großen Steinen nach außen und innen verkleidet. Hie und da sind in diesen Dämmen runde kleine Öffnungen, durch die das Wasser in kleine Kanäle fließt, die je nach der Höhe des danebenliegenden Territoriums höher oder tiefer angelegt sind. Die obere Fläche der Dämme ist mit kleinen Steinen gepflastert und dient als Weg für die Fußgänger[5]. Da das Tal einen ziemlich starken Fall hat, sind im Flußbett an verschiedenen Stellen 4—5 Fuß hohe Querdämme oder Wehre gezogen, oberhalb welcher sich das Wasser staut und dadurch in 4 Fuß breite, ebenfalls eingedämmte Nebenkanäle gedrängt wird, die das Terrain bewässern, welches talabwärts, längs den Abhängen, also höher liegt, als die Ländereien neben dem Flußbett. Derartige Stauvorrichtungen sind überall in den Wādīs in Südarabien im Gebrauch. Auch in Bajḥān und Daṯīna baut man Wehren (Rezāʿa, Qajd) aus Steinen und Bäumen quer am Rande des Wādī, um den Leitungskanälen (Sāqije, Serāʿa) die genügende Wassermenge zuzuführen. Auf diese Wehren wird noch Reisig gelegt. Das aufgestaute Wasser fließt in den Leitungskanal, der in den eigentlichen Bewässerungskanal [ʿÄbr[6], Farūq] mündet, und geht durch diesen auf die Felder. Ist ein Feld genug bewässert, so wird der Leitungskanal unterbrochen und die Wehre beseitigt, so daß das Wasser zur nächsten Wehre laufen kann, von der es durch einen anderen Leitungskanal auf das nächste Feld geleitet wird, usw.[7].

Bezeichnung für derartige Dämme ist ʿArm und Darb; Raif-Fuad-Bey, a. a. O. S. 179 kennt 27 solche Talsperren im Jemen, die alle in Ruinen liegen.

[1] Tagebuch I Bl. 19r; vgl. auch A. Beneyton, Mission d'études au Yémen, La Géographie BSG. XXVIII (1913) S. 205 f.

[2] Daṯînah S. 223 f.

[3] C. Landberg, Ḥadramoût S. 221; im Ǧōf heißt ein solcher Damm nach E. Glaser, Ostjemen und Nordḥadramaut Bāhī, die kleinen Kanäle heißen dort Sahb.

[4] Reise S. 105 f.; vgl. auch S. 90, 143, 182.

[5] A. v. Wrede, Reise S. 97; Th. Bent, Southern Arabia S. 404 (in Jāfiʿ). In ʾArḥab heißt jeder Weg zwischen Feldern oder Gärten nach E. Glaser, Ostjemen und Nordḥadramaut „Umzäunung" Maufar (inschr. *mwfr*), weil er ja auf den Dämmen der Bewässerungskanäle läuft, die noch heute die Grenze zwischen den eingezäunten Feldern bilden. Vgl. auch N. Rhodokanakis, Studien I S. 7 f.

[6] Derselbe Ausdruck auch bei Th. Bent, Southern Arabia S. 404, 407. E. Glaser setzt ʿIbar in el-Ḥōṭa in Tagebuch II Bl. 6r wohl mit Unrecht gleich Sāqī „Graben"; vgl. auch C. Landberg, Ḥadramoût S. 316.

[7] C. Landberg, Daṯînah S. 86—88, 231 f., 1307 ff.

Im jemenischen Tiefland zeigen die längs der Flußufer ausgehobenen Kanäle, die mit großer Geschicklichkeit und ausgezeichneter Beobachtung des Flußniveaus angelegt werden, die auffallende Erscheinung des hügelaufwärts fließenden Wassers. Um dies zu erreichen, wird aus dornigen Büschen und Steinen wie in Daṯīna und Bajḥān ein Wehr quer über das trockene Flußbett gelegt und ober dieser Stelle ein breiter, sanft ansteigender Bewässerungskanal uferaufwärts angelegt, dessen Einflußöffnung stromaufwärts gerichtet ist, während sein Auslauf auf die anliegenden Felder geht. Strömt nun die Wasserflut nach Regenfällen herab, so wird der erste Anprall durch das Wehr aufgehalten, das Wasser staut sich an dieser Stelle auf und fließt in den leicht ansteigenden Kanal auf das nächste Feld, um durch Öffnungen in den dieses umgebenden Erdwällen (Bund) auf die aufeinanderfolgenden Felder geleitet zu werden, solange der Wasservorrat reicht. Der nächste Anprall des Wassers trägt dann das Wehr talab und läßt es, durch angehäuften Schutt befestigt, an einer weiter unten gelegenen Stelle zurück. Da die Öffnungen der Erddämme (Bund) nur zur Regenzeit geöffnet, dann aber geschlossen werden, steht das Wasser so lange auf den Feldern, bis es in den Boden sickert[1]. Diese Art der Wasserzufuhr wird übrigens auch im jemenischen Berglande, wo Terrassenkultur herrscht, angewendet. C. Niebuhr[2] beobachtete sie bei el-Maḥfad. Wo der harte Fels das Graben von Kanälen zu sehr erschwert, legen die Araber ausgehöhlte Baumstämme und bilden eine Art Wasserleitung, die das Wasser von den oberen Feldern sammelt und den niedriger gelegenen zuführt. Sind die Felder zu hoch gelegen, um vom gewöhnlichen Bewässerungskanal aus gespeist zu werden, so werden sehr hohe Wasserleitungen angelegt, die das Wasser ganz oben auffangen und leiten. Beim Einströmen in den Kanal steigt es etwas, ergießt sich ins obere Feld und wird dann, wenn dieses bewässert ist, durch Öffnen des unteren Dammes auf die weiter unten gelegenen Felder geleitet[3].

In Ġajl Bā Wezīr beobachtete Th. Bent einige 20 Fuß tiefe Untergrundkanäle, die das Wasser heißer Quellen zu den Feldern leiteten und die er mit den persischen Qanāt vergleicht[4]. Auch E. Glaser[5] spricht von einem unterirdischen Graben, durch den das Wasser in die Felder trete, den er als Meǵell bezeichnet. Wahrscheinlich handelt es sich hier um ähnliche Kanäle wie in ʿOmān, wo man von einer Hauptquelle aus einen langsam abfallenden, unterirdischen Kanal gräbt und mit Öffnungen nach oben in regelmäßigen Entfernungen versieht, durch die Licht und Luft Zutritt haben für jene, die ihn reinigen. Solche Kanäle leiten das Wasser dort oft 6—8 englische Meilen weit und sind gewöhnlich 4 Fuß breit und 2 Fuß tief[6].

---

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 102.

[2] Carsten Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 342.

[3] R. Manzoni, el Yèmen S. 67.

[4] Expedition to the Hadramut G J. IV (1894) S. 317, Southern Arabia S. 200.

[5] Tagebuch VIII S. 7.

[6] J. R. Wellsted, Reisen I S. 70.

Das Wasser, besonders im Osten Südarabiens, ist eine so kostbare Sache, daß jedes Ğajl öffentliches Gut der Gemeinschaft ist und von der Gemeinschaft durch eine hierzu eigens bestellte Persönlichkeit[1] verwaltet wird, die man Dā'il oder Tirs (Pl. Tarus) nennt, was man etwa mit „Wasservogt" wiedergeben könnte[2].

Im Wādī Ḍahr geht die Wasserverteilung nach E. Glaser, Ostjemen und Nordḥaḍramaut, genau in derselben Weise vor sich, wie an anderen Orten des Jemen, und wie dies seit undenklichen Zeiten der Brauch ist; zwei sogenannte Dā'il oder Dā'ilī, von den vornehmsten Besitzern (jetzt zumeist Ṣanʿānern) ernannt, überwachen und regeln die Verteilung. Während früher, als noch Wasser im Überfluß vorhanden war, jedem Garten in weit kürzerem Zeitraum Wasser zugeführt wurde, geschieht dies jetzt bloß während 14 Tagen, da das Ğēl 14 Tage im oberen Teil des Wādī und hierauf 14 Tage im unteren Teil ausschließlich verwendet wird. Der Dā'ilī, der für jeden Garten eine bestimmte Abgabe erhält, leitet persönlich bei Tag und Nacht das Ğēl in die einzelnen Gärten und niemand darf sich ihm widersetzen. Die Gärten sind alle mit Lehm- oder Steinmauern eingezäunt und haben gegen die Hauptstraße, die das Ğēl durchflutet, eine Öffnung, durch die der Dā'il das Wasser einströmen läßt, oder die er nach seinem Ermessen wieder verstopft.

Im Ğōf (Wādī Ḫārid) gibt es nur im untersten Teil fünf oder sechs Dā'il, hier Tirs oder Muqajjis genannt. In den oberen Partien fließt das Wasser so reichhaltig, daß keine Verteilung und Überwachung notwendig ist. Auch hier wird sowie im Wādī Ḍahr das Wasser an die Interessenten verkauft oder verpachtet. Im Ğauf verkauft man das Wasser nach Qīrāṭ. Ein Qīrāṭ ist das ganze Wasser des Flusses, welches während einer halben Stunde das Flußbett passiert. Ein Qīrāṭ teilt man in 25 Šaʿīra oder „Gerstenkörner"[3] ein, was also etwa einer Minute Einströmung des genannten Flußwassers entspricht. Gemessen wird das Qīrāṭ nach dem Sternenhimmel bei Nacht und nach dem Gang des Schattens[4] bei Tag, der in Fußlängen ('Aqdām) ausgedrückt wird. Man verkauft ein Qīrāṭ zu 0·5—1·5 Mariatheresientaler. Im Wādī Ḍahr verkauft man das Wasser nach Tassen (Ṭāṣa, Ṭīṣān)[5], also

[1] Nach F. T. Haig, A Journey through Yemen PRGS. IX (1887) S. 486 fällt die Aufgabe der Wasserverteilung nicht immer auf einen Dorf-Šēḫ, sondern gewöhnlich auf den Ältesten, der als ehrenhaft und gewissenhaft gilt.

[2] In den Inschriften z. B. Hal. 151, 8 entspricht ihm der *kbr sqjt ḫrfm* „der Oberaufseher der jährlichen Wasserverteilung". Auch Hamdānī, Iklīl VIII erwähnt den Dā'il. Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 181, N. Rhodokanakis, Studien II S. 86 Note 3.

[3] Zu diesen Maßen vgl. Al-Makrizi, Historia monetae arabicae e codice escorialensi . . . nunc primum edita, versa et illustrata ab Olao Gerhardo Tychsen Rostochii 1797 S. 5, Takieddin al Makrizi tractatus de legalibus Arabum ponderibus et mensuris . . . edidit Olaus Gerhardus Tychsen Rostochii 1800 S. 45.

[4] Vgl. auch F. T. Haig, PRGS. IX (1887) S. 486.

[5] So schreibt Glaser. Es mag sich aber wohl um eine Art Handpauke Ṭāsa, wie sie C. Landberg, Daṯînah S. 748 ff. abbildet und beschreibt, handeln, welches Wort auch er zu unserer Tasse stellt. Vgl. übrigens auch Glasers Photographie auf Taf. XVIII Abb. 2.

nicht auf astronomischem Wege. Ein Tasse ist eine zwölfmal im Jahr gewährte Ablenkung des gesamten Ǧajl während eines bestimmten Zeitabschnittes.

Dieser Zeitabschnitt wird in folgender Weise gemessen: Der Dā'il setzt in dem Momente, in welchem er das ganze Ǧajl in ein Ackerstück oder einen Garten fließen läßt, ein dazu bestimmtes kleines Gefäß, das im Boden eine Öffnung hat, ins Wasser. Der Zeitabschnitt von diesem Momente an, bis zum Augenblick, in welchem das Gefäß, allmählich sinkend, sich vollgefüllt hat, bildet das Grundmaß für eine Tasse (Ṭāṣa). Die ganze Tasse (Ṭāṣa) besteht nun darin, daß man dieselbe Operation während eines Jahres zwölfmal wiederholt. Da sich das Gefäß in einem Tage 164mal füllt, so liefert eine Tasse an einem Irrigationstage das ganze Wasser des Ǧajl während 8·78 Minuten, also in sämtlichen 12 Monaten das Wasser des ganzen Baches während 105.36 Minuten. Danach läßt sich leicht berechnen, daß in einem Sonnenjahre zu 265.25 Tagen 4992·2 Tassen geliefert werden können. Da das Ǧajl zu verschiedenen Jahreszeiten oft sehr verschiedene Wassermengen führt, so versteht es sich von selbst, daß die Tasse nur ein Zeitmaß ist und keineswegs die effektive Wassermenge angibt. Eine ganze Tasse für ewige Zeiten kostet im Ḍahr 6 Taler und wird auf jeden anderen Besitzer vererbt. Wünscht jemand das Ǧajl während eines ganzen Tages (= 164 Ṭīṣān), was man ein Fard nennt, so bezahlt er 10 Taler. Der Dā'il erhält für seine Dienste per Tasse $1^1/_{16}$ Piaster und als Generalgratifikation 1 Fard, das er nach Belieben verkaufen kann. Der Mudīr el-Ǧajl, der die Wasserverwaltung führt, bekommt per Jahr 1 Fard. Jeder Diebstahl von Wasser wird mit einer Strafe belegt, die dem vierfachen des Wertes gleichkommt (für 1 Ṭāṣa rechnet man 4 Ṭīṣān). Leiht ein Wasserbesitzer einem Nachbarn das nötige Wasser zur Irrigation des Feldes, so hat er Anspruch auf ein Drittel der Ernte[1]. Das regelmäßig gekaufte Wasser heißt Daul oder Daula.

---

[1] Man vergleiche dazu den Wasserbenützungsvertrag IX 7 bei J. Augapfel, Babylonische Rechtsurkunden aus der Regierungszeit Artaxerxes I. und Darius II. S. 81.

„Bêl-bulliṭ-su und Nabû-ittannu, Söhne des Aplâ, Nadub-šunu und NIN-IB-ibni, Söhne des Bibanu, Bêl-šum-iddina, Šum-iddina und Ribat, Söhne des . . . . . -Bêl, haben in freier Entscheidung zu Ellil-šum-iddina, Sohn des Murašû, Bêl-naṣir, Sohn des Bêl-ušezib, und Idina-Bêl, Sohn des . . ., folgendermaßen gesprochen: 'Wasser auf dem Besitztum des Königs monatlich vom 12. bis zum 15. gib uns. In das Saatland, unser Bogenland, (welches) im Felde des bît-Sin-erîba (liegt), wollen wir es ziehen und (dann) werden wir sowohl von dem bewässerten Felde ein Drittel als Wasserabgabe, als auch von dem Felde, (in welches wir das Wasser erst) schöpfen müssen, ein Drittel als Wasserabgabe geben. Auch werden wir für 1 Kur bewässertes Feld ein Drittel Schekel Silber und für 1 Kur „Schöpfland" zwei Drittel Silber, in Zehntel geteilt, geben.'

Da erhörten sie Ellil-šum-iddina, Bêl-naṣir und Idina-Bêl (und) das betreffende Wasser auf dem Besitztume des Königs gaben sie ihnen monatlich vom 12. bis zum 15.

Wenn sie das Feld am Tage . . . . . . des Tischri bewässern, werden sie gemäß dieser Urkunde den Anteil geben.

(Wenn) sie an einem nicht bestimmten Tage das Wasser ziehen werden, werden sie 5 Minen Silber ohne Urteil zahlen."

Vgl. auch J. Kohler und A. Ungnad, Hundert ausgewählte Rechtsurkunden, Leipzig 1911 Nr. 5 S. 8, Nr. 6 S. 8, Nr. 7, S. 9.

Gibt es im Wādī einen Regenstrom (Sajl), so kann jeder so viel Wasser in die Gärten lassen, als ihm beliebt. Die Meßmethoden sind, wie schon bemerkt, sehr verschieden. So läßt man in Ṣan'ā' und in Rauḍa das Wasser des Meßgefäßes nicht von unten einströmen, sondern füllt ein auf einem Dreifuß befindliches, mit einer verschließbaren Öffnung versehenes Gefäß (Ṭāṣa oder Miqjāl) mit Wasser und nimmt als Maßgrundlage für eine Tasse die Zeit an, während welcher sich das Gefäß, das man gleichzeitig mit dem Einfließen des Ġajls öffnet, vollständig leert. In Ḏulā' mißt man wie im Ġōf nach dem Schatten ('Aqdām, d. h. nach der Fußlänge des Schattens) und nach den Sternen, während kein Glaser bekannter Wasserbesitzer des Jemen das Wasser dem Publikum einfach überläßt, dieses also als Sabīl, d. h. als öffentliche Stiftung, als unzumeßliche Gottesgabe betrachtet wird. Man hat Glaser das Gegenteil für Ḏamār berichtet; allein eine genaue Nachforschung ergab, daß die Großmütigkeit der Wasserbesitzer der Stadt darin besteht, daß sie den Ḏamārern das von altersher ihnen zuerkannte Recht, sich im Ġajl baden zu dürfen, nicht schmälern, und selbst dies gilt nur für das Ġajl Ṣīḥ. Fürs zweite Ġajl in Ḏamār, das Ša'ajbe heißt, gilt dieselbe Regel wie anderwärts: man verteilt auch dort das Wasser nach der Tour (Daula); so war es wohl auch im alten Sabäerreich, als die verschiedenen Dämme noch bestanden.

Ähnliche wasserrechtliche Bestimmungen sind auch aus dem übrigen Südarabien bekannt. So müssen die Faḍl den Jāfi' als den Besitzern der Quellen, aus denen sie Wasser auf ihre Felder leiten, jährlich 25 Mariatheresientaler, 1 Korb Datteln und einen Turban für den Sulṭān bezahlen[1]. In Naḫl in 'Omān wurde nach J. R. Wellsted[2] für eine einstündige Bewässerung aller 14 Tage 400 Taler bezahlt und die Zeit nach den Sternen berechnet[3]. Die Strafbestimmungen bei Übertretung der festgesetzten Bestimmungen waren sehr streng. Hamdānī, der sich in seinem Iklīl VIII[4] auch mit dem Dā'il beschäftigt, berichtet, daß die Wasserverteilung ohne Rücksicht auf die Person des Grundbesitzers erfolgte, zuerst die niedrig gelegenen, dann die höher gelegenen Stellen bewässert wurden und die Zuleitung des Wassers ohne Wissen des Dā'il in die Weingärten mit deren Zerstörung geahndet wurde.

5. Gefahren und Hindernisse der landwirtschaftlichen Produktion und deren Behebung.

a) Natürliche Gefahren.

Zu ihnen gehört vor allem Dürre und Trockenheit, die durch absoluten Regenmangel oder Ausbleiben ausgiebiger Niederschläge etwa alle 4—5 Jahre

[1] Th. Bent, Southern Arabia S. 407.

[2] Reisen I S. 191.

[3] Zu den Besitzverhältnissen und wasserrechtlichen Bestimmungen des islamischen Gesetzes vgl. A. v. Kremer, Culturgeschichte I S. 444 ff.

[4] Vgl. D. H. Müller, Die Burgen und Schlösser Südarabiens I S. 359; A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 181 f.

eintritt und mit den Ursachen auch jahrelang anhalten kann[1]. Für das Gebiet von Arḥab und Ḥāšid scheint der Regenmangel geradezu zu einer Katastrophe geworden zu sein; denn wie Glaser[2] mitteilt, mißglückten auch alle Versuche, die einst fruchtbaren Ebenen wieder anzubauen, infolge des Regenmangels, der zur fortschreitenden Verarmung und Verödung des Kulturlandes führt und z. B. die hier noch in den Sechzigerjahren reichlich gedeihenden Weinreben gänzlich vernichtete. Auf der anderen Seite bergen auch die jäh hereinbrechenden gewitterartigen Regengüsse ihre Gefahren für den Bauer. Das Wasser der Gießbäche schießt mit elementarer Macht zu Tal, und wird es nicht rechtzeitig abgelenkt, so dringt es in die mit unsäglicher Mühe angelegten Terassen, schwemmt hier den Humusboden fort, läßt Geröll an seiner Stelle zurück und trägt den kostbaren Boden auf benachbarte Felder. Da entsteht die Frage nach dem Schadenersatz für vernichtete Saaten und dem Eigentumsrecht an der abgeschwemmten Erde, die oft in blutiger Fehde entschieden wird. Prozesse, die sich aus solchen Elementarereignissen ergeben, enden fast immer zuungunsten des Besitzers des höher gelegenen Grundstückes, der für den entstandenen Schaden verantwortlich gemacht und zu Zahlung der Kosten für die Reinigung des benachbarten verheerten Feldes verurteilt wird und außerdem noch den Verlust eines guten Stückes seiner Farm zu beklagen hat[3]. Gelegentlich kann auch noch Hagel und Frost die Saaten schädigen oder Heuschreckenschwärme können die schönste Saat vernichten.

Außer diesen natürlichen Gefahren, die die Produktion bedrohen, hat der Mensch selbst noch dafür gesorgt, daß allerlei

b) sonstige Hindernisse

den Bauern das Leben erschweren. In den ewigen Fehden der einzelnen Stämme und Clans untereinander fallen Kaffeepflanzungen und Palmgärten, gewiß auch oft die Saaten der Rachgier der Angreifer zum Opfer (s. oben I S. 234). Dazu kommt noch die systematische Zerstörung des Gehölzes auf den Bergplateaus, die ebenso, wie sie in Ḥaḍramōt betrieben wird, überall vorkommt, sowie die damit verbundene, durch die ungehemmte Wirkung der Winde bedingte Versandung der Täler[4]. All dies hängt natürlich mit dem Mangel einer festen, alle Kräfte des Landes zusammenfassenden Regierungsgewalt zusammen, unter der allein eine rationelle Landwirtschaft mit ihren hohen Anforderungen an die Menschenkraft zur Reinigung der versandeten Kanäle, zum Bau von Stauwerken und Kanälen, der Aufforstung des Landes, aber auch die Sicherung des Verkehrs, Unterdrückung der Stammesfehden und Einführung einer gerechten Verwaltung und Besteuerung des Landes möglich ist. Besonders der letzteren wäre erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

---

[1] Vgl. Raif Fuad-Bey, a. a. O. PM. LVIII (1912) S. 179.

[2] Meine Reise durch Arḥab und Hâschid, PM. XXX (1884) S. 173.

[3] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 103 f.

[4] Vgl. Th. Bent, The Exploration of Hadramout in Southern Arabia, Report of the LXIV meeting of the British Assoc. f. th. Advanc. of science 1894 S. 355.

Ein großer Nachteil besteht darin, daß die Steuer nach der Schätzung der Frucht am Halm veranschlagt wird. Der Bauer hat so bei Elementarereignissen nach der Schätzung außer dem Sachschaden auch noch die Steuer zu tragen. Außerdem führt die Durchführung der Schätzung zu steten Reibungen und die Eintreibung der Steuer muß oft mit Waffengewalt erfolgen[1]. Vergewaltigungen der Bauern durch ungerechte Beamte führten dazu, daß das Land brach liegen bleibt und verödet — Vorfälle wie man sie bei R. Manzoni[2] und F. T. Haig[3] liest, sind nicht geeignet, die Landwirtschaft oder das Ansehen der Verwaltungsbehörden zu heben.

Was der Landwirtschaft am meisten not tut, ist zunächst die Anlage von geeigneten Verkehrswegen[4], um den Umsatz der Bodenprodukte im Lande selbst und die Approvisionierung getreideärmerer Gegenden zu ermöglichen und nicht derartige Preisverhältnisse aufkommen zu lassen, wie wir sie oben I S. 216 f. kennengelernt haben, andererseits aber auch die Herbeischaffung der für die Düngung, den Bau der Dämme, Terrassen usw. nötigen Stoffe zu erleichtern, die jetzt oft auf Eselsrücken, in naturgemäß nur kleinen Mengen auf halsbrecherischen Gebirgspfaden verfrachtet werden. Der Mangel an geeigneten sicheren Verkehrswegen führt, abgesehen von den Preisverhältnissen, die nur wieder Folgeerscheinungen zweiten Grades sind, vor allem auch dazu, daß der Landwirt, dem die Möglichkeit benommen ist, seine Produkte auf den größeren, entfernteren Märkten abzusetzen, nur für den Lokalbedarf anbaut, was natürlich zur Unterproduktion und im Falle von Mißernten zur Hungersnot führt, weil dann eben auch Gegenden mit guten Ernten nicht aushelfen können. Dies sozusagen „von der Hand in den Mund" leben ist ein Hauptschaden der südarabischen Wirtschaft. Daß diese aber Produkte genug liefern kann, um die Selbstversorgung zu sichern, hat die italienische Blockade im Jahre 1911 gezeigt, wo sich der Jemen ganz gut selbst versorgte und ohne die Einfuhr von Nahrungsmitteln, die rund 2,500.000 Goldkronen im Jahre an Wert beträgt und die somit vielfach nur durch die mißlichen Verhältnisse im Verkehr und der Organisation begründet ist, sein Auslangen fand. Abgesehen von der Schaffung geeigneter Verkehrswege muß auch für die Sicherung der bebauten Flächen gegen Verwüstung von Menschenhand und Wildschaden einer- und die zerstörende Wirkung des Wassers durch Schutzbauten andererseits, durch Stauanlagen an den geeigneten Punkten, z. B. bei Mārib, und Anlage von Kanälen gesorgt werden. Hierzu wird man vielfach schon Vorhandenes benützen und ausbauen können — an Baumaterial ist übrigens in Südarabien kein Mangel —, und eine großzügige Errichtung

---

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 132. Der Zehent (ʿOšr) wird von Getreidefruchten, Datteln, Kaffee, Indigo u. a. eingehoben. Vgl. die Reformvorschläge des ehemaligen Ministers des Innern Memdūh, Jemen Iṣlāḥāty we-baʿḍi muṭāleʿāt Constantinopel 1324 S. 124.

[2] El Yèmen S. 237 f.

[3] PRGS. IX (1887) S. 487.

[4] Das hat auch schon Memdūh, a. a. O. S. 126 erkannt und vorgeschlagen, man möge 10 % der Staatseinnahmen der Provinz el-Jemen für Ameliorisierungsarbeiten und zur Verbesserung der Verkehrswege verwenden.

von Bewässerungsanlagen würde sicher die entstehenden Kosten durch die bedeutend erhöhte Produktion wettmachen. Eine unbedingte Notwendigkeit zur dauernden Sicherung des Kulturbodens ist freilich auch die Aufforstung der jetzt vielfach kahlen Berglehnen, die wohl Jahrzehnte in Anspruch nehmen würde. Anfänge hierzu liegen bereits vor. So hat man bereits 1883 bei Šēẖ ʿOṯmān wenn auch in geringem Umfange so doch mit gutem Erfolge wieder aufgeforstet[1] und damit den Beweis erbracht, daß dies auch im Hochlande durchaus nicht vergeblich wäre. Inwieweit dem Bauernstand durch Schaffung von Kreditinstituten, Vorschußkassen u. dgl. geholfen werden kann, muß der Versuch lehren; ich glaube aber, daß der Widerstand der Bevölkerung in Südarabien vielleicht sogar weit geringer ist als der der ägyptischen Fellachen. Es müßte auch dafür gesorgt werden, daß die Naturalwirtschaft und der Tauschverkehr der Geldwirtschaft Platz macht, damit der Bauer den Erlös aus dem Verkauf seiner Bodenprodukte zur Anschaffung von Geräten, Saatkorn u. dgl. verwenden kann und Barmittel zur Hand hat. Freilich kommt für die südarabische Landwirtschaft noch etwas in Betracht, das jetzt noch nicht voll in seinen Wirkungen überschaut werden kann, nämlich die aufsteigende Entwicklung des englisch-ägyptischen Sūdāns zu einem Agrarlande ersten Ranges. Es fragt sich, ob die Einfuhr von Lebensmitteln, die jetzt hauptsächlich aus Indien erfolgt, nicht in einigen Jahrzenten oder schon in einem Jahrzehnt durch den Sūdān bestritten werden kann, der dann mit erheblich billigeren Preisen den Kampf mit der indischen Konkurrenz aufnehmen würde und natürlich auch einer ausgebauten, anfangs mit hohen Produktionskosten belasteten südarabischen Landwirtschaft ein gefährlicher Gegner wäre. Wie sich dies gestalten wird, läßt sich jetzt wie gesagt nicht voraussehen, die angedeutete Möglichkeit ist aber wohl in Erwägung zu ziehen. Vielleicht hat Südarabien als Produktionsland von Baumwolle eine Zukunft, Ansätze dazu sind und waren gewiß vorhanden.

---

[1] Arabia in Handbooks prepared under the direction of the historical section of the foreign office nº 61 (London 1920) S. 80.

VI. Die Industrie.

A. Art und Umfang der südarabischen Industrie.

Über den Stand der Industrie im Altertum sind wir fast gar nicht unterrichtet; hie und da erhalten wir wohl knappe Notizen durch die klassischen Autoren über die Erzeugnisse einzelner Industriezweige oder erfahren aus den altsüdarabischen Inschriften eine kurze Andeutung über das Vorhandensein bestimmter Industrien, z. B. der Textilindustrie. Wir hören auch, daß die Handwerke zunftmäßig organisiert waren, z. B. die Kostosarbeiter und die Weber, und daß bestimmte Handwerke der Monopolisierung durch die Krone unterworfen waren[1].

Ferner dürfen wir annehmen, daß das Kunstgewerbe ziemlich entwickelt war; diesen Eindruck empfangen wir durch die wenigen Stücke aus dem Altertum, die uns erhalten sind. So verwahrt das Kunsthistorische Museum in Wien eine sehr gut gearbeitete Bronzelampe[2] und eine hübsche Schnalle, die zahlreichen bronzenen Votivtafeln zeigen oft recht gute Arbeit. Eine Reihe schöner Bronze- und Goldarbeiten aus dem Gebiete von 'Ausān veröffentlichte jüngst C. Conti Rossini[3]. E. Glaser[4] hat auf Grund der Inschriften die Vermutung ausgesprochen, daß die Herstellung solcher für die Tempel bestimmter Gegenstände anscheinend durchaus nicht jedermann freistand, sondern der Handwerker dazu einer Installierung von Seiten des Königs oder der Tempelbehörde bedurfte. Wir dürfen also vielleicht eine Art Monopol der Tempel für die Erzeugung derartiger Dinge annehmen. Kennen wir doch ein solches Monopol der Tempel für den Verkauf der Aromata; eine solche Einrichtung paßt auch sonst durchaus zu all dem, was wir in dieser Hinsicht vom Wirtschaftsleben im alten Südarabien und seiner Arbeitsorga-

---

[1] Vgl. N. Rhodokanakis, Katabanische Texte zur Bodenwirtschaft I S. 28 Note 5, 30 Note 3.

[2] Vgl. A. Grohmann, Göttersymbole und Symboltiere auf südarabischen Denkmälern, Denkschriften der Kais. Akad. d. Wiss. in Wien. Phil. Hist. Cl. LVIII 1 Abb. 154, 149. Vgl. auch M. Hartmanns Arbeit „Zur Kunstübung im Jemen" OLZ. XI 1908 S. 174 ff.

[3] Dalle Rovine di Ausàn in Dedalo VII (1927) Fasc. XII S. 745—51. Zum Kunsthandwerk in Südarabien vgl. auch noch A. Grohmann, Zur Archäologie Südarabiens im Handbuch der altarabischen Altertumskunde, in Verbindung mit F. Hommel u. N. Rhodokanakis hg. v. D. Nielsen I (Kopenhagen 1927) S. 171—176.

[4] Altjemenische Nachrichten S. 124.

nisation wissen. Auch die Goldschmiedekunst, noch heute sehr beachtenswert, scheint, soweit man aus Hamdānīs VIII. Buch des Iklīl schließen kann, auf einer gewissen Höhe gestanden zu haben. In der Steinmetzarbeit, im Straßen- und Wasserbau und der Anlage fester Burgen waren die alten Südaraber Meister, wie uns die Reste der alten Bauten erkennen lassen. Das Schmiedehandwerk, besonders die Waffenschmiedekunst, war bis ins tiefe Mittelalter hinein berühmt, ebenso die Textilindustrie, Gerberei und Lederfabrikation. Wie weit aber alle diese Industriezweige für das Wirtschaftsleben Südarabiens Bedeutung hatten, können wir gegenwärtig leider noch nicht übersehen.

Die Industrie Südarabiens steht heute in ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben weit hinter der Landwirtschaft zurück, die der Hauptteil der seßhaften Bevölkerung betreibt. Man gewinnt von der Industrie Südarabiens den Eindruck, daß sie eigentlich nur mehr die traurigen Reste einer hochentwickelten, vielseitigen Produktion der einst betriebseifrigen Bevölkerung umfaßt. Für die Industrie im modernen Sinne fehlen die Grundbedingungen: genügendes Vorhandensein von Metallen, hauptsächlich Eisen, Kohle und erforderlichen Rohstoffen sowie von Wasserkräften zum Betriebe der Industrien. Es darf zwar als durchaus nicht unwahrscheinlich gelten, daß die gesteigerte Baumwollkultur auch auf die Entwicklung der Industrie belebend wirken kann, allein auch hier dürfte sich der Mangel an Kohle, wie z. B. in Ägypten, hemmend bemerkbar machen und Südarabien zwar als Baumwolllieferant, nicht aber in der Textilfabrikation selbst eine Zukunft haben. Dazu kommt noch der Mangel an Barmitteln, der durch den allerorts üblichen Tauschverkehr herbeigeführt wird, der die Unmöglichkeit bedingt, größere Massen von Rohmaterial anzuschaffen und dadurch den Aufschwung und die Entwicklung lebensfähiger Industrien knebelt. Hemmend ist, wie bei der Landwirtschaft, auch hier der schlechte Zustand der Transportwege.

So fehlt es gänzlich an Großbetrieben, die Industrie wird fast nur in der Form der Heimindustrie und des Handwerks ausgeübt und umfaßt Woll-, Baumwoll- und Seidenweberei, Baumwollspinnerei, Indigofabrikation und Färberei, Lederfabrikation, Mühlenindustrie in bescheidenster Form, ebenso Ölindustrie, Erzeugung von Seifen, Holzkohlen, Tabak, Spirituosen, Kupfer- und Messingwaren, Korbwaren, Edelsteinschleiferei, die alle durchaus einfache, aber in der Qualität ausgezeichnete Erzeugnisse liefern, die teilweise, wie z. B. Korbwaren, auch für die Ausfuhr in Betracht kommen. Nicht zu vergessen ist, daß viele dieser Produkte, wie z. B. Waffen und Textilfabrikate, mit Karawanen ins Innere gehen. Im allgemeinen sind aber Industrieunternehmen recht spärlich. Das hängt vielfach auch mit sozialen Vorurteilen zusammen, die die freie Entwicklung des Handwerks unterbinden. Die Arbeit ist und war in Arabien nicht geachtet, die meisten Handwerker gelten als Paria[1] und der Kaufmann allein hat überall den Vorrang. Die Erblichkeit des Handwerks in bestimmten Familien, verbunden mit der Gepflogenheit, daß Kaufleute, Hand-

[1] Vgl. I S. 83, 96 f. und C. Landberg, Arabica III S. 74.

werker und Arbeiter Gilden mit bestimmten Satzungen bilden (siehe I S. 93 f.), führt zwar zu einer ziemlich straffen Organisation der Berufe und bedingt einen bestimmten Schutz für den einzelnen, hat aber andererseits auch einen gewissen Konservativismus zur Folge, der die fortschrittliche Entwicklung von Industrie und Handwerk behindert. Ebenso wie der Bauer mit den uralten primitiven Geräten arbeitet und eine Einfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen in der Handelsstatistik überhaupt nicht ausgewiesen ist, verhält sich auch der Handwerker ablehnend gegen alle Neuerungen. Seine Handwerkszeuge wie Säge, Axt, auch Maschinen wie Spindeln und Webstühle scheinen das Erbe von Jahrhunderten zu sein, nur Nähmaschinen hat man in großer Zahl eingeführt! In weitem Umfange ist eine gewisse Abneigung, ja sogar Feindseligkeit der jemenischen Erwerbskreise gegen maschinelle Einrichtungen nicht zu verkennen, mögen diese auch nur irgendwie den Betrieb des Eingeborenen stören. So ist z. B. eine von einer fremden Macht bei el-Ḥodejda zwischen den beiden Orten Kadaba und Rummān eingerichtete Brotbäckerei, wie Glaser[1] 1887 erfuhr, von Leuten aus dem Stamme der Zerāniq vernichtet worden. Dazu kommt noch die tiefe Depression im Wirtschaftsleben, die heute in Südarabien herrscht und die einheimische Produktionsfähigkeit unterbindet und leichter europäischer Dutzendware die Basare geöffnet hat[2]. Von Musterschutz, Patentwesen, ausreichendem Schutzzoll u. dgl. ist natürlich noch keine Rede und so kämpft z. B. die einheimische Textilindustrie mit dem amerikanischen und indischen Wettbewerb. Maßnahmen zum Schutze der heimischen Industrien würden aber eine geordnete feste politische Macht zur Voraussetzung haben, die imstande ist, die Gegensätze zu überbrücken und sich auch nach außen hin Geltung zu verschaffen. Wie weit die Dinge bis zu einer solchen für die Zukunft des Jemen unerläßlichen Konsolidierung der politischen Macht bereits gediehen sind, läßt sich im Augenblicke nicht sagen, da alles noch im Werden begriffen scheint. Auf diesem heißen Boden ist es ja überhaupt fraglich, ob eine dauernd Beruhigung der politischen Lage eintreten kann; eine solche ist aber naturgemäß die Voraussetzung für die Investierung fremden Kapitals und fremder Arbeitskraft im Lande. Der Errichtung von europäisch eingerichteten Großbetrieben würde bei Überwindung der in der Bevölkerung lebenden Vorurteile und unter günstigen politischen Verhältnissen wohl nur die durch die Fracht verteuerte Kohle im Wege stehen. Das einheimische Arbeitermaterial ist intelligent und geschickt und gewiß ebenso brauchbar wie z. B. die Hindus.

Außer den Raʿijje und den gesellschaftlich tief stehenden Klassen kommen hier vor allem auch die Juden in Frage, die sich meist als Handwerker, vor allem als Silberschmiede, Waffenschmiede, Kupferschmiede, Schneider, Schuster, Gerber, Töpfer, Färber, Zimmerleute, Lederarbeiter, Weber, Pulverhändler, Grobschmiede, als Erzeuger von Wein und Spirituosen, seltener als Kaufleute betätigen[3]. In letzter Zeit haben sie sich freilich immer

[1] Tagebuch II (1887) Bl. 70 r.

[2] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 78, 80.

[3] Vgl. I S. 102.

häufiger den Bedrückungen der einheimischen Machthaber durch die Auswanderung nach Jerusalem zu entziehen gewußt und die jemenischen Juden bilden heute ein starkes Kontingent unter den Bewohnern der drei Konfessionen der heiligen Stadt. Da in Südarabien kein allzugroßer Überfluß an Arbeitskräften besteht, kann diese Abwanderung arbeitsfähiger Elemente nicht ohne Einfluß auf die Weiterentwicklung der Industrie bleiben. Das Angebot am Arbeitsmarkte ist immerhin noch groß genug, zumal in den letzten 20 Jahren eine starke Einwanderung von Sōmālīs, Suāḥilīs und Negern nach dem Jemen, vor allem in die Hafenstädte (ʿAden, el-Ḥodejda) und nach Laḥeǧ eingesetzt hat[1]. Die Löhne, die gezahlt werden, sind im allgemeinen sehr niedrig. In ʿAden waren in der Vorkriegszeit folgende Löhne üblich, die freilich seit 1914 etwas gestiegen sind:

	Shillings	Pennies		Shillings	Pennies	
Zimmerleute	2	6	bis	3	2	täglich
Steinmetzen	2	0	,,	3	0	,,
Kohlenschipper	0	8	,,	1	0	,,
Taglöhner	0	7	,,	1	0	,,

B. Die Industriezweige Südarabiens.

1. Textilindustrie: Seiden-, Baumwoll- und Woll-Spinnerei und Weberei, Teppichweberei.

Südarabien war schon seit alters her durch seine Textilerzeugnisse bekannt. Bereits im Periplus maris erythraei werden Stoffe aus Arabien genannt[2] und in den altsüdarabischen Inschriften ist öfters von Spinnereien die Rede, die zum Teil Eigentum der Krone waren, sowie von Webern[3].

Besonders berühmt waren dann die Stoffe aus dem Jemen. Schon vorislamische Dichter erwähnen die gestreiften, jemenischen Mäntel[4]. Der Prophet ließ sich die Steuer teilweise in Stoffen bezahlen[5]. In Saḥūl wurden die saḥūlischen Stoffe gewoben, in deren zwei auch der Leichnam des Propheten gewickelt worden sein soll[6]. Nach der Ǧihannuma sollen diese Stoffe in Ṣanʿā'

---

[1] Arabia, Handbooks . . . . of the foreign office nº 61 S. 65—67.

[2] § 24, ἱματισμὸς Ἀραβικὸς χειριδωτὸς wurde in Muza eingeführt.

[3] Gl. 1150 = Hal. 192 + 199, Z. 4, Gl. 1000 A, Z. 8, 11. Vgl. N. Rhodokanakis, Studien zur Lexikographie und Grammatik des Altsüdarabischen II, SBWA. CLXXXV/3 (1917) S. 56, Altsabäische Texte I ebenda CCVI/2 (1927) S. 25, 27.

[4] So Qajs ibn al-Ḫaṭīm, herausgegeben von Th. Kowalski, Nr. IV, $_{10}$ X, $_{2}$ und S. 24 f.

[5] Vgl. C. Landberg, Daṯînah S. 857.

[6] A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 154. Nach Ibn Hišām Sīra ed. F. Wüstenfeld, S. 1019, $_{9}$ waren es zwei ṣoḥārische Kleider und ein Mantel aus Ḥibara; vgl. auch Abū Ḏarr ed. Brönnle S. 462, $_{11}$ f. Lisān al-ʿArab VI S. 115, $_{2}$. Weißes saḥūlisches Linnenzeug (saḥūlijja) wird auch in einem Geschäftsbriefe aus dem IX. Jahrhundert n. Chr. erwähnt (vgl. J. Karabacek, Papyrus Erzherzog Rainer, Führer durch die Ausstellung,

erzeugt worden sein[1], welche Stadt auch nach Idrīsī[2] Stoffe erzeugte. Außerdem werden noch Mäntel aus Ḥibara erwähnt — der Prophet soll einen solchen getragen haben — und ḥibaritische Unterkleider[3]. Was ṯijābu l-ʿaṣbi ist, ist noch fraglich, vielleicht sind Baumwollkleider gemeint[4]. Im VI. Jahrhundert n. Chr. bestand in Südarabien eine rege Baumwollindustrie[5]. In der Mitte des VIII. Jahrhunderts war das Weberhandwerk im Jemen so verbreitet, daß der Tamīmite Ḫālid ben Ṣafwān in einer Unterhaltung vor dem Chalifen ʾAbu l-ʿAbbās es-Saffāḥ (749—754 n. Chr.) den Jemeniern vorwerfen konnte, sie seien nur Affenführer oder Gerber von Häuten oder Mantelweber[6]. Der Jemen erzeugte eine Reihe von Stoffen und Kleidern, die überall geschätzt und berühmt waren: so nach Ibn al-Faqīh al-Hamaḏānī (um 290 d. H.), die Untergewänder (Ḥulla) aus Jemen, die Kleider aus Ṣaʿda (ṯijāb ṣaʿīdijje) und aus ʿAden[7], sowie die maʿāfiritischen Gewänder[8]. Der Jemen war vor allem berühmt durch seine Mantelstoffe, besonders gestreifte Stoffe, aus denen Mäntel (Burd, Ḥabara), Ṣuttijje's, Fūṭa's usw. erzeugt wurden[9]. Auch Kopftücher (Mandīl) wurden im Jemen fabriziert[10]. Diese Erzeugnisse vermochten sich zu behaupten und ihren Ruf aufrechtzuerhalten, trotzdem man aus Indien Baumwollgewänder und Stoffe einführte[11]. In späterer Zeit war Südarabien und ʿOmān dann durch seine Brokate, Linnengewebe und Seidenstoffe berühmt[12].

Die Textilindustrie hat sich auch heute noch auf einer gewissen Höhe zu halten vermocht. Wie A. Deflers[13] ausführt, beschäftigt auch jetzt noch die Weberei im Jemen einen großen Teil der Bevölkerung. Obwohl die Musterung nur aus Längsstreifen von verschiedenen Farben besteht, wissen die

---

Wien 1894, no. 767 S. 203). Es ist bezeichnend für die Güte der südarabischen Gewebe, daß solche auch in Ägypten, wo doch eine alte, berühmte Textilindustrie bestand, Verwendung fanden. Diese Importware muß also doch der Qualität nach vorzüglich gewesen sein.

[1] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 723. Ibn Rosteh († 360 d. H.) BGA. VII S. 112 erwähnt bei der Beschreibung Ṣanʿāʾs Mäntel zum Preise von 500 Dīnār!

[2] A. Jaubert, Géographie d'Édrisi II S. 50.

[3] Ibn Ḥišām, Sīra S. 815, $_{12}$; 958, $_{8}$; Abū Ḏarr (ed. Brönnle) S. 369, $_{14}$ f.; 444, $_{5}$ f.; 104, $_{2}$; as-Sulajk ibn as-Sulaka, Kitāb al-Fāḫir ed. Storey S. 132, $_{7}$. Nach freundlicher Mitteilung von Prof. Dr. Th. Kowalski.

[4] Vgl. I S. 261 und Note 4.

[5] Vgl. A. v. Kremer, Culturgeschichte des Orients II S. 326.

[6] Ibn al-Faqīh al-Hamaḏānī (um 290 d. H.), Kitāb el-Buldān BGA. V S. 41.

[7] Kitāb el-Buldān, BGA. V S. 36, 39; vgl auch Lisān al-ʿArab IV S. 202, $_{5}$ v. u.; A. v. Kremer, a. a. O. S. 287; de Goeje, BGA. IV S. 260.

[8] Al-Bekrī, Muʿǧam ed. F. Wüstenfeld II S. 552; Jāqūt, Muʿǧam ed. F. Wüstenfeld IV S. 570 f.; Ibn Ḥišām, Sīra S. 956, $_{17}$; Abū Ḏarr S. 445, $_{1}$.

[9] Vgl. R. Dozy, Dictionnaire détaillé des Noms des vêtements chez les Arabes 1845 S. 63, 133, 244, 341 f.; Muqaddasī, BGA. III S. 98.

[10] A. v. Kremer, a. a. O. S. 290.

[11] Ibn Ḫordāḏbeh (um 235 d. H.), Kitāb el-Masālik wa-l-Mamālik BGA. VI S. 70.

[12] A. v. Kremer, a. a. O. S. 288 f. Auch C. Niebuhr, Beschreibung von Arabien 1772 S. 217 sagt, daß es im Jemen viele Leinwandfabriken gäbe.

[13] Voyage au Yemen S. 27.

Weber doch die Anordnung der Streifen und die Zusammenstellung der Farben tausendfach zu variieren. So werden in Zebīd und Bēt el-Faqīh „heute noch Wolt-, Baumwoll- und Seidengewebe von großer Gediegenheit erzeugt. Ganz nette buntseidene Fenstervorhänge und Sofadecken werden immer noch in Beyt-ül-Fakîh verfertigt, deren Farbe vollkommen echt ist und deren Muster aus zwei oder mehreren Längsstreifen bestehen"[1]. Die in Zebīd und der Umgebung von Jerīm und Ḏamār gewebten und bedruckten Baumwolltücher und mit Indigo gefärbtes Linnen finden sich überall im Jemen[2], selbst Kleiderstoffe werden hier erzeugt[3]. Auch in Ṣanʿāʾ und ʿAmrān gibt es Webereien. Das Garn wird aus ʿAden und el-Ḥodejda bezogen, Baumwolle aus Kaukabān und Umgebung, dem Bilād Maġrib und dem Mašriq. El-Ḥodejda erzeugt gleichfalls gestreifte Kottontücher auf einfachen Webstühlen. Die Weberkolonie, die hier arbeitet, ist infolge der unruhigen politischen Lage aus Zebīd und Bēt el-Faqīh hierher übersiedelt[4]. In Ḍāliʿ beschäftigen sich Juden mit der Weberei[5]. In Laḥeǧ sah J. R. Wellsted[6] 1835 etwa 30 Seidenweber bei der Arbeit, das Garn kam aus Indien und die Farben waren gut.

Ausgezeichnete und im Süden berühmte Baumwollgewebe liefern auch die Webereien von Bajḥān und Ḥarīb[7], so von el-Qaṣāb[8], im Wāḥidīlande in el-Ḥauṭa und Umgebung[9], wo es eine große Zahl von Webstühlen (Mauǧaḥ) gibt. Man bezieht die Baumwolle hier aus el-Ḥāḏina, mischt aber das einheimische Garn mit solchem aus ʿAden. Ferner gibt es Webereien in Ǧōl eš-Šēḫ[10], er-Rauḍa[11], Hadā, Bälād Lamāṭir, Bälād el-Ḥawīk, Lehja[11], er-Rubāṭ im Wādī Ǧerdān[12], Niṣāb, Marḫa, el-Heǧēr; Ješbom in Ober-ʿAwāliq, wohin die Rohbaumwolle von Niṣāb eingeführt wird[13], hat Baumwollspinnerei, eṣ-Ṣēnʿa Webereien von Baumwollzeugen[14]. In Ḥaḍramōt, vor allem in Terīm,

[1] Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen PM. LVIII (1912) S. 116.

[2] H. Burchardt, Reiseskizzen ZGE. 1902 S. 604.

[3] Raif Fuad-Bey, a. a. O. S. 116; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130v.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r, 130v; Arabia, Handbooks . . . . of the foreign office no 61 S. 85.

[5] G. W. Bury, The Land of Uz S. 18; Arabia, Handbooks . . . . . of the foreign office no 61 S. 85.

[6] Travels in Arabia II S. 411.

[7] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 76.

[8] C. Landberg, Arabica V S. 33.

[9] C. Landberg, a. a. O. S. 192; H. v. Maltzan, Reisen in Südarabien S. 190 f.

[10] S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. S. 216.

[11] C. Landberg, a. a. O. S. 193; S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. S. 233; H. v. Maltzan, a. a. O. S. 191; C. Landberg, a. a. O. S. 202, 210, 214.

[12] C. Landberg, a. a. O. S. 243.

[13] G. W. Bury, The Land of Uz S. 304 f.; H. v. Maltzan, a. a. O. S. 190; C. Landberg, a. a. O. S. 53; Arabia, Handbbooks . . . . of the foreign office no 61 S. 85.

[14] G. W. Bury, Recit II S. 29.

ist die Baumwollindustrie auch heute noch im vollen Schwunge[1]. Ḥadramōtische Gewebe mit oder ohne roter Borte, gehen bis in den Ğauf, Neğrān und Wādī Dawāsir, schwarzblaue Stoffe nach dem Jemen[2]. In Terīm wurden zu U. J. v. Seetzens Zeit auch seidene Schals, die mit Goldfäden durchwirkt waren, hergestellt; das Stück soll 50—60 Taler gekostet haben. Heute ist die Weberei hier aber im Niedergang begriffen. Diese Hausindustrie, die durchwegs mit den primitiven Handwebstühlen arbeitet, hält auf die Dauer wohl der billigen indischen Konkurrenz nicht stand[3].

An der Küste sind als Städte mit Textilindustrie zu nennen eš-Šiḥr[4], wo aus vorgefärbtem Baumwollgarn die bunten, hübsch gemusterten Lendentücher erzeugt werden, und Rajdet el-Kabīra, nördlich von Sēḥūt[5], wo Baumwolle versponnen und zu Fischernetzen verarbeitet wird.

Wie früher im Mittelalter hat die südarabische Textilindustrie auch heute gegen den regen indischen Wettbewerb anzukämpfen; weiße Baumwollstoffe werden heute aus Indien eingeführt[6], die den Markt nach den amerikanischen Baumwollstoffen eroberten, die ihrerseits die schlechten steifen englischen verdrängt hatten. Textilfabrikate werden überhaupt in bedeutendem Maße im Jemen eingeführt (vgl. Anhang I Nr. 312). Die Baumwollgewinnung — die Leute, die dies besorgen, heißen Naddāfīn[7] — vollzieht sich auf folgende Weise[8]. Zuerst wird die Baumwolle gekrempelt, indem man sie zwischen zwei dicht aneinander schließende hölzerne Walzen (Malḥēğ)[9], die sich in entgegengesetzter Richtung drehen, durchgehen läßt. Dabei werden die Samen ausgepreßt, die als Viehfutter dienen.



Abb. 3. Vorrichtung zum Spinnen der Baumwolle (Dīlāb).
(Nach einer Zeichnung von G. W. Bury, Notes I S. 44.)

Die gereinigte und gekrempelte Baumwolle wird nun gesponnen. Die Vorrichtung, mit der dies geschieht (Dīlāb, Abb. 3) besteht aus einem Treib-

[1] E. Glaser, Die Abessinier in Arabien und Afrika S. 89; Arabia, Handbooks .... of the foreign office no 61 S. 85.

[2] J. Halévy, Voyage au Nedjran BSG. VI sér. tom. XIII (1877) S. 474; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 5r.

[3] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I (1846) S. 613; Arabia, Handbooks .... of the foreign office no 61 S. 85.

[4] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 23; C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 636.

[5] L. Hirsch, a. a. O. S. 65.

[6] L. Hirsch, a. a. O. S. 23; C. Landberg, Arabica V S. 192 (vgl. Note 9).

[7] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v.

[8] Nach G. W. Bury, Notes I S. 44 f.

[9] Vgl. L. Hirsch, a. a. O. S. 65.

rad (a) aus Stabfachwerk, dem Treibriemen (b) und dem langen eisernen Mismār (c), der am Ende die Spindel (d) Qaṣab trägt, die den Faden aufnimmt. Einige Fasern der rohen Baumwolle werden mit der sich schnell drehenden Spindel in Berührung gebracht, die sie sofort erfaßt und zu einem einzigen Faden dreht. Der Arbeiter hält immer neue Baumwolle an die Spindel, die den gesponnenen Faden aufwickelt, bis genügend Garn erzeugt ist.

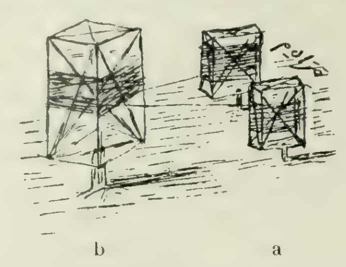


Abb. 4. Spulen zum Abhaspeln des Garns.
(Nach einer Zeichnung von G. W. Bury, Notes I S. 44.)

Wird nur eine kleine Menge Garn gebraucht oder soll Ziegenhaargarn erzeugt werden, so verwendet man eine frei schwebende Spindel, die frei am Ende des Fadens hängt, der gedreht wird. Das gesponnene Garn wird dann auf zwei Spulen (Marādim Abb. 4 a) abgewickelt, von denen es dann nochmals auf eine größere Spule (Miswad Abb. 4 b) zu einem Faden abgehaspelt wird.

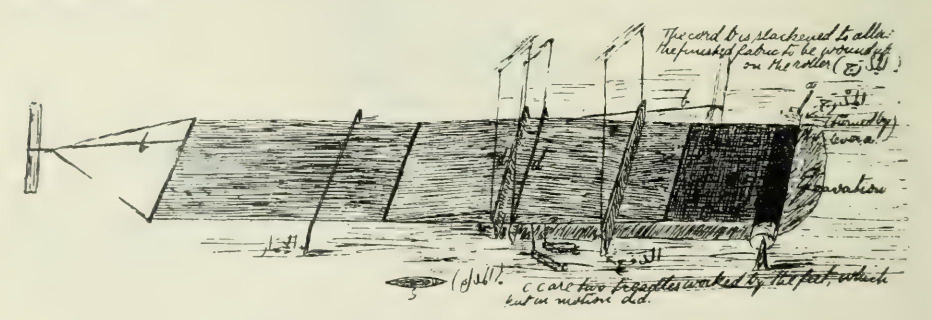


Abb. 5. Südarabischer Webstuhl (Mauğaḥ).
(Nach einer Zeichnung von G. W. Bury, Notes I S. 45.)

Der primitive Webstuhl (Mauğaḥ), auf dem das gesponnene Garn verarbeitet wird (Abb. 5)[1], ist gewöhnlich gegen 3 m lang und 1 ½ m breit. Er ist entweder horizontal oder mit leichter Neigung ungefähr 5 dm über dem Boden angebracht. Unterhalb ist eine Aushölung im Boden, in der der Weber sitzt (Webergrube) und sein hölzernes Weberschiffchen (Madik) spielen läßt, das an beiden Enden zugespitzt und in der Mitte ausgehölt ist, um die Spindel

[1] Siehe auch eine gute Abbildung bei G. W. Bury, The Land of Uz neben S. 18.

(Qaṣab) aufzunehmen, auf die der Faden gewunden ist. Mittels des Seiles (b) wird das fertige Gewebe über der Rolle (Midraǧ) aufgewickelt, die mit dem Hebel (a) gedreht wird. Unter dem Webstuhl sind zwei Pedale (c) angebracht, die mit den Füßen bedient werden und die beiden Geschirre (d) in Bewegung setzen.

Neben der Baumwollweberei besteht in Südarabien auch Schafwollweberei. In Ṣanʿāʾ und ʿAmrān verfertigen die Ṣannāʿīn die sogenannten Šemlaʾs, d. h. Decken oder Teppiche aus Schafwolle, die man in den Zimmern auf den Fußboden legt; die Schafwolle wird in Ṣanʿāʾ und Redāʿ vorbereitet. Das Handwerk betreiben in Ṣanʿāʾ Juden und Muslims[1]. Auch aus Kamelhaar weben die Araber Teppiche[2]. In der Umgebung von Ḏamār und Jerīm blüht gleichfalls die Teppichfabrikation. In eḍ-Ḍāhir und Ober-ʿAwāliq werden Decken aus rotgefärbter Schafwolle erzeugt[3]. In es-Sōma werden Ziegenhaarteppiche hergestellt[4]. In ʿAjlān (bei el-Qaṣāb) weben die Juden aus weißer Schafwolle Decken und aus Ziegenhaaren Teppiche[5], in Ḥabbān werden dicker Filz für Kamelsättel und grobes Tuch hergestellt[6]. Schafwollindustrie blüht als Hausindustrie auch auf der Insel Soqoṭrā, wo alle Frauen aus selbstgezogener Schafwolle einen sehr festen Stoff in langen, aber schmalen Streifen zu weben verstehen, der zu Mänteln und als Zeltstoff geeignet ist und im Ausfuhrhandel eine hervorragende Rolle spielt. Dieser in verschiedenen Streifenmustern schwarz, braun und weiß ausgeführte Wollstoff wird auf einem linealartigen Brett gewoben, das aus dem braunen Kernholz des Hämhä-Baumes (einer eigenen Art *Priotropis*) geschnitten ist[7]. Zum Reinigen wird die Wolle in einem Haufen auf den Boden gelegt, ein Bogen darübergehalten und die Sehne daraufgeschnellt, bis der ganze Staub weggeflogen ist.

In Südarabien versehen vielfach die Juden das Weberhandwerk[8]. Gesellschaftlich steht der Weber sehr niedrig (siehe I S. 97). Nicht nur heute, sondern auch schon früher galt der Weber als verächtlich, nebenbei auch noch als dummer Kerl[9].

2. Färberei und Indigofabrikation.

Am meisten verbreitet ist die Färberei mit Indigo[10], daneben wird aber auch Wars, Krapp und Safflor verwendet. Da die Herstellung des Indigo-

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen in Jemen Bl. 6v.

[2] R. Manzoni, el Yèmen S. 70.

[3] G. W. Bury, Notes I S. 45.

[4] G. W. Bury, The Land of Uz S. 305.

[5] C. Landberg, Arabica V S. 31 f. Note 3.

[6] S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. S. 231.

[7] G. Schweinfurth, Erinnerungen von einer Fahrt nach Sokotra, Westermanns illustrierte deutsche Monats-Hefte LXX (1891) S. 47 f.; J. R. Wellsted, Report on the Island of Socotra JASB. IV (1835) S. 153.

[8] Vgl. H. v. Maltzan, a. a. O. S. 178.

[9] J. Goldziher, Die Handwerke bei den Arabern, Globus LXVI (1894) S. 204 f.

[10] Siehe I S. 262—266.

farbstoffes handwerksmäßig erfolgt, möge hier näher darauf eingegangen werden.

Die Indigoblätter werden nach Gewicht gekauft und zu je 200 Raṭl, die je ein Bottich von 25 Raṭl Indigo ergeben, abgewogen und kommen in diesen Mengen zum Indigobereiter (Ḍarrāb). Sie werden nun zunächst abermals getrocknet, um sie spröde zu machen, dann mit einem Schlegel geschlagen, bis sie fein sind, hierauf gesiebt, um den Ḥawīr von den holzigen Teilen zu scheiden, die als Viehfutter Verwendung finden. Durch nochmaliges Sieben wird auch die anhaftende Erde entfernt und das reine Ḥawīr bleibt im Sieb zurück. Die Indigoerde wird in einem Topf (a), der mit Wasser gefüllt wird, auf die Seite gestellt; die Erde setzt sich und das reine Ḥawīr schwimmt oben auf dem Wasser, von wo es mit einer Schale gesammelt und auf das reine Ḥawīr gelegt wird, das man aus dem Sieb genommen und in einem Topf (b) gegeben hat, in dem nun der ganze reine Indigo beisammen ist. Nun wird das Wasser über der Indigoerde im Topfe (a) über den reinen Indigo im Topfe (b) gegossen und letzteres mit einem quirlartigen Rührholz (Miḍrab), bestehend aus einem Pflock mit zwei Querstangen am Ende, solange zerstampft, bis alle Blatteilchen gründlich zerfasert sind, was gewöhnlich eine Stunde dauert. Die schwarze, zerstampfte Masse wird nun durch ein Stück Tuch in einen anderen Topf filtriert. Der Satz wird nochmals durchgeschwemmt, um das Indigo von Unreinigkeiten zu befreien, das sich nun am Boden setzt, während das Wasser klar wird. Dieses wird weggegossen und der Indigo durch ein Stück Muselin filtriert, so daß die schmutzigen Stoffe darin zurückbleiben und der Indigo jetzt ganz rein ist. Der reine Indigo wird gesammelt, in eine eigens vorbereitete Grube getan, über die man ein Stück weißen Stoff ausgebreitet hat, und hier getrocknet. Der getrocknete Indigo wird gesammelt und seinem Eigentümer übergeben. Der Indigobereiter bekommt als Lohn die als Viehfutter verwendeten holzigen Teile, die Körner und außerdem eine Bezahlung für je 100 Oqqa[1].

Indigofabrikation wird heute im Jemen überall betrieben. Vor allem im Wādī Zebīd, wo sie heute in Maṣābiḥ bei Zebīd betrieben wird[2]; in diesem Wādī fand schon C. Niebuhr[3] über 600 Töpfe zur Indigobereitung vor; in Ḥajs, wo Passama zwei Indigofabriken fand[4], in Dahhi nördlich von Marāwa bei el-Ḥodejda[5], in el-Ḥodejda selbst[6], in Badora, Ǧelīla[7], Niṣāb, Ober-ʿAwāliq, Marḫa, Ješbom[8], Šibām[9]. A. v. Wrede[10] erwähnt im Wādī

[1] R. Manzoni, el Yèmen S. 56; C. Landberg, Ḥadramoût S. 415—418; G. W. Bury, Notes I S. 42 f.

[2] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 67v.

[3] Reisebeschreibung I S. 330.

[4] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 800.

[5] C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 315.

[6] Arabia, Handbooks . . . . . of the foreign office n° 61 S. 86.

[7] R. Manzoni, a. a. O. S. 55.

[8] G. W. Bury, The Land of Uz S. 304 f.

[9] Th. Bent, Southern Arabia S. 106, 144 f.; L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien, S. 199.

[10] Reise S. 204.

Ġajdet ed-Dīn an mehreren Ortschaften Fabrikation von Indigo, der ein Haupthandelsartikel dieses Wādīs sei; ferner in Falḥ es-Sifle[1] nordöstlich von Mukallā. Zu C. Niebuhrs Zeit, der den Indigo in Dahhi als schlecht bezeichnet, kosteten 25 Roṭl 1 Speziestaler[2].

Zum Blaufärben[3] gibt man Indigo in einen Bottich und setzt noch Alaun zu[4]. Das ganze wird mit Wasser übergossen und umgerührt und geht in Gärung über. Nach 48 Stunden schäumt der Bottich unter heftigen Bewegungen der Färbemasse, in der sich der Indigo unter starker Entwicklung von Ammoniak und Kohlensäuregas auflöst. Die zuerst gelbe Flüssigkeit wird nach und nach hellgrün, mit steigender Temperatur und 10 Stunden später überzieht sie sich mit einer blauen irisierenden Haut, die hie und da mit veilchenfarbenem Schaum bedeckt ist. Nun setzt man Datteln zu, die man in einer kupfernen Schale oder einem hölzernen Napf aufgelöst und 4 Tage lang morgens und abends aufgerührt hat, um dem Indigo einen rötlichen Ton zu verleihen[5]. Nach R. Manzoni hat die Gärung den gewünschten Grad erreicht, wenn die Flüssigkeit eine goldgelbe Farbe bekommen hat und, in Tassen oder Bechern gefüllt und geschüttelt, in Form von gut geformten Körnern große Mengen des Farbstoffes zurückläßt. Dann gießen die Färber die Flüssigkeit ab, bringen sie in andere saubere Töpfe, schlagen sie durch eine halbe Stunde fest mit einem Weidenrutenbündel, um durch Berührung mit der Luft die Bildung des blauen Farbstoffes zu erleichtern und zu beschleunigen; dann wird die Flüssigkeit durch einige Stunden stehen gelassen und von neuem geschlagen, und zwar immer dann, wenn man die weißen Tücher in die Farbe eintaucht.

Das zu färbende Stück wird in den Bottich gelegt, ein- bis zweimal umgewendet, ausgewunden und an der Luft getrocknet. Der Stoff hat jetzt einen leichten blauen Ton. Um die Farbe zu vertiefen, wird er nochmals in die Farbe gelegt, dann abermals getrocknet, wenn man noch tiefere Farbentöne erhalten will, wird dies noch ein drittesmal wiederholt. Ist der Stoff getrocknet, so wird er zusammengelegt und dem Walker (Ṣabbān) übergeben. Dieser reinigt den Stoff zuerst vom Schmutz, Erde und Alaun, läßt ihn dann in einem Topf durch 5 Tage anfeuchten, um ihn weich zu machen, legt ihn zusammen und preßt ihn mit dem Walkerstein, den er bis zum Morgen darauf liegen

---

[1] A. v. Wrede, Reise S. 63.

[2] Carsten Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 315.

[3] C. Landberg, Ḥadramoût S. 417; G. W. Bury, Notes I S. 42 f.; R. Manzoni, el Yèmen S. 56 f.

[4] Nach G. W. Bury, a. a. O. verwendet man ein Gemisch von 18 Roṭl Nīl, 1 Roṭl Mehl und 3 Roṭl Ḥuṭum, ein alkalisches, der Pottasche verwandtes Salz, das zerstampft und dann mit heißem Wasser gemischt wird. Es dient als Ätzmittel und gibt den gefärbten Stoffen einen eigentümlichen roten Glanz; man verwendet dieses Salz auch zum Kleiderwaschen. Nach E. Glaser, Von Ḥodeida nach Ṣan'â, PM XXXII (1886) S. 2 wird das Ḥuṭum aus dem 'Aṣal-Kraut gewonnen (bei el-Ḥodejda) und auch als Zusatz zur Seife verwendet.

[5] In R. Manzonis Angaben fehlt das Zusetzen der Datteln.

läßt. Hierauf wird der Stoff auf den Walkerstein gelegt und mit dem Walkerstock geschlagen, dann auf dem Reibstein mit einem Tupfer, auf dem Indigo aufgetragen ist, eingerieben, um die Farbe aufzufrischen, und auf dem Satinierstein mit dem Glättholz kalendert. Ist dies geschehen, so wird der Stoff nochmals mit dem Tupfer nachgefärbt, dann zusammengelegt und dem Eigentümer zum Verkauf übergeben. Außer Indigo wird auch Wars (siehe I S. 266—270) zum Färben benützt; in der Seidenfärberei werden die Körner der Früchte von *Tamarix nilolica Ehrbg.* (Atl) verwendet.

Das Färberhandwerk wird hauptsächlich von den Ḥaḍārim betrieben, und zwar in Ṣan'ā', wo man den Indigo aus dem Mašriq und Zebīd, die gelbe Farbe aus dem Mašriq bezieht, nur von Muhammedanern[1], in den industriereichen Bezirken von Ḥarīb und Bajḥān[2], el-Qaṣāb[3], el-Ḥarağe, Āl Hādī (Bajḥān el-Qaṣāb), Ḥabbān[4], er-Rubāṭ (Ğerdān)[5], eṣ-Ṣēn'a[6], Marḥa[7], Niṣāb[8], el-Heğēr[9], Šibām[10], Terīm[11], eš-Šiḥr[12], wo auch mit Krapp gefärbt wird. Auch in Qišin, Riḥbēt und Šēḫ 'Oṯmān bei 'Aden[13], Ğelīle[14] und Ḥajs in der Tihāma gibt oder gab es Färbereien. In Ḥajs zählte Passama deren drei[15].

3. Ölerzeugung.

Aus dem in Südarabien stark angebauten Sesam (Ğilğil und Ğilğilān, *Sesamum indicum L.*) wird an verschiedenen Orten Öl gepreßt[16], so auf dem Ğebel Ṣabr, in Ḥajs, wo Passama 5 Sesamölmühlen sah[17], in el-Qaṣāb[18], wo es 7 Pressen gibt, in Mešhed 'Alī[19] und Mukallā[20]. Die Vorrichtung, die man dabei benützt, beschreibt A. v. Wrede[19] folgendermaßen:

---

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r.; Hamdānī bei D. H. Müller, Die Burgen und Schlösser Südarabiens I S. 342 f. erwähnt Wars- und Safranfärberei in Ša'ūb bei Ṣan'ā'.

[2] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 76.

[3] C. Landberg, Arabica V S. 33.

[4] S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. S. 231.

[5] C. Landberg, Arabica V S. 12, 13, 243.

[6] G. W. Bury, Recit II S. 29.

[7] Arabia, Handbooks ..... of the foreign office no 61 S. 86.

[8] C. Landberg, Arabica IV S. 53; Arabia, Handbooks..... of the foreign office n° 61 S. 86.

[9] C. Landberg, Arabica IV S. 53.

[10] Th. Bent, Southern Arabia S. 145.

[11] Arabia, Handbooks ..... of the foreign office no 61 S. 86.

[12] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 23.

[13] W. Hein, Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens MGGW. XLVI (1903) S. 253.

[14] Arabia, Handbooks ...... of the foreign office no 61 S. 86.

[15] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I (1846) S. 800.

[16] Schon Plinius, Naturalis historiae VI cap. 28 (32) § 161 erwähnt das Auspressen von Sesamöl als Beschäftigung der Südaraber.

[17] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 790, 800.

[18] C. Landberg, Arabica V S. 33.

[19] A. v. Wrede, Reise S. 232 f.

[20] J. R. Wellsted, Trawels in Arabia II 430.

„Der Sesam wurde nämlich in einen aufrechtstehenden, etwa 6 Fuß hohen, ausgehölten, steinernen Zylinder geschüttet, dessen innerer Raum oben $1^1/_2$ Fuß, unten aber nur 1 Fuß im Durchmesser hat. Unten ist ein kleines Loch angebracht, durch welches das Öl in ein kleines Gefäß abläuft. Das Auspressen geschieht vermittels einer hölzernen Walze von 1 Fuß Stärke, welche unten abgerundet und oben mit einem Querholze versehen ist, welche zwei auf einem erhöhten Gestelle stehende Männer dergestalt vor- und rückwärts bewegen, daß die Walze an der inneren Wand des Zylinders herumstreift und so die sich zwischen ihm und dem Zylinder befindlichen Samenkörner zerquetscht."

Botta sah auf dem Ǧebel Ṣabr eine Sesammühle, bestehend aus einem Steinkegeltrichter, in dem ein anderer Trichterkegel stand, den ein Kamel an einer Stange in drehende Bewegung setzte[1]. Die Ölpresse, die J. R. Wellsted in Mukallā sah, unterschied sich von dieser nur in den Maßen — der Zylinder war 7 Fuß hoch — und die Walze war an einem Querbalken befestigt, den ein Kamel im Kreise herumdrehte. Eine gleiche beobachtete auch G. W. Bury[2]. Brennöl (Ṣalīt) wird aus Ḫardal (*Brassica campestris L.* oder *Boerhaavia plumbaginea Cav.*) durch die ʿAṣṣārīn erzeugt[3] sowie aus den Samen der Stechäpfel von *Ricinus communis L.* (Tobšaʿ)[4].

Sesamöl wird auch aus dem Jemen ausgeführt, im Jahre 1913/14 785 kg im Werte von 4055 Piaster, doch überwiegt die Einfuhr um mehr als das Doppelte. Vgl. die Statistik Anhang I Nr. 111.

4. Seifenfabrikation

wird nur von C. Niebuhr in Ǧible[5] erwähnt. R. Manzoni[6] berichtet von Seifenfabrikation bei ʿAden. Die Araber sammeln hier die Blätter einer Pflanze namens al-qàli (= ʿAṣab?), lassen sie trocknen und verbrennen sie in kleinen, im Boden ausgehobenen Gruben. Die Asche wird mit Wasser vermischt und eine Paste daraus bereitet, die steinhart wird, im Wasser leicht löslich ist und aus der sie die Lauge für die Wäsche und Pottasche für die Seifenbereitung ziehen. Der Bedarf an Seife wird vorzugsweise im Auslande gedeckt, aus dem 1913/14 134.461 kg im Werte von 415.790 Piaster eingeführt wurden.

5. Müllerei.

Für den Hausgebrauch benützt man Handmühlen von zweifacher Form:

---

[1] C. Ritter, a. a. O. S. 790.

[2] Arabia Infelix S. 109. Vgl. G. W. Bury, The Land of Uz S. 310.

[3] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6^v.

[4] E. Glaser, Tagebuch I Bl. 14^r, II Bl. 18^v; A. v. Wrede, a. a. O. S. 68; R. Manzoni, el Yèmen S. 123; H. v. Maltzan, a. a. O. S. 316.

[5] Vgl. C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 812.

[6] a. a. O. S. 3 f.

1. Mirhāt, bestehend aus einem länglichen flachen Stein, der auf einem anderen kleinen aufgelehnt wird und auf dem man mit einem Steinzylinder das Getreide schrotet.

2. Maṭhan, die aus zwei flachen Steinen besteht.

Früher gab es auch Wassermühlen in Südarabien. Hamdānī[1] erwähnt solche in den Wādīs Suraba, Ṣurād, Banā, Māwa, el-Maufid, Ǵm' (Ǵama'?), Sajd, in den Wādīs von Ru'ajn und im Wādī Ḍahr. E. Glaser[2] erwähnt eine Wassermühle mit einem Gange in Ḥadde südwestlich von Ṣan'ā' am Fuße des Ǵebel 'Ajbān. In Ṣan'ā' gibt es nach ihm mehrere Mühlen, die durch Kamele in Gang gesetzt werden. In Menāḫa haben die Türken eine Windmühle gebaut, in der das Korn für das Militär gemahlen wird[3]. In Ḥanfar (Jāfi') sah Th. Bent[4] eine sehr einfache Mühle, die aus einem ausgehöhlten Baumstrunk bestand und durch ein im Kreise herumgehendes Kamel betrieben wurde. Der Müllereibetrieb scheint demnach nur sehr bescheiden zu sein.

6. Pulverfabrikation.

Eine Pulverfabrik bei el-Ḥodejda erwähnt R. Manzoni[5].

In Jāfi' gibt es eine primitive Pulverwerkstätte bei Ḥanfar, wo auch eine Menge Salpeter gefunden wird[6]. In Ḥadramōt erzeugt der Stamm der Āl ben Ḥazib, der über das ganze Land zerstreut ist, Pulver[7]. Man erzeugt drei Arten:

1. Maṭmūn, grobes Pulver für Kanonen, 7 Teile Salpeter, 1 Teil Schwefel, gestoßene Kohle.

2. Maḥmūs, eine mindere Qualität.

3. Masdūs, feines Pulver für Gewehre, 5 Teile Salpeter, 1 Teil Schwefel, gestoßene Kohle.

In Ṣan'ā' liegt die Pulvererzeugung und der Verkauf von Pulver in den Händen der Juden[8]. Im Jemen wird das meiste Schießpulver eingeführt, im Jahre 1913/14 20.000 kg im Werte von 253.120 Piastern.

[1] Ṣifa Ǵezīrat al-'Arab S. 104, 12, 13 f.

[2] Geographische Forschungen im Jemen Bl. 10r. Eine zweite Wassermühle soll nach Arabia, Handbooks . . . . . of the foreign office n° 61 S. 87 in Nakl stehen. Ich vermag nicht zu sagen, um welchen Ort es sich hier handelt.

[3] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 116.

[4] Southern Arabia S. 404.

[5] El Yèmen S. 359.

[6] Th. Bent, Southern Arabia S. 402.

[7] C. Landberg, Ḥadramoût, S. 222.

[8] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 7r, sie heißen Mubauradīn; vgl. auch Ch. J. Cruttenden, Narrative of a Journey from Mokhá to Ṣan'á JRGS. VIII (1838) S. 285.

7. Holzkohlenerzeugung

wird begreiflicherweise nur in jenen Gegenden, die dichter von Wäldern bestanden sind, ausgeübt. So vor allem im ʿAdenhinterlande[1], wo ausgedehnte Akazienwälder das nötige Material liefern[2].

8. Tabakfabrikation.

Es ist charakteristisch für die Einstellung der Bevölkerung zur Industrialisierung, daß es in ganz Südarabien nur in ʿAden einige kleine Zigarettenfabriken gibt, die zudem Juden und Griechen gehören und das Rohmaterial aus Ägypten einführen[3], wiewohl doch die Tabakkultur weit verbreitet ist. Schnupftabak wird in Ṣanʿāʾ aus persischem Tumbeki hergestellt und auch in eš-Šiḥr gepriemt[4].

9. Erzeugung von Wein und anderen alkoholischen Getränken.

Die Erzeugung von Wein und Spirituosen liegt vielfach in den Händen der Juden. So keltern diese in Ṣanʿāʾ einen ganz guten Wein[5], in Ṣanʿāʾ und Moḫā bereiten sie auch noch Branntwein und Schnaps, in el-Ḥōṭa erzeugen sie Dattelschnaps, in ʿAden stellen sie aus Rosinen ein stark alkoholisches Getränk her[6]. Außerdem wird auch aus Palmen Wein bereitet, wie schon zu Strabos und Plinius Zeit[7]. Heute bereitet man Palmwein aus der Dōmpalme, vor allem aber aus der Nešrpalme. Die Gewinnung erfolgt in nachstehender Weise: Man macht unter den Palmenblättern ein Feuer an und wenn diese in gleicher Höhe mit dem Boden abgebrannt sind, hat sich der Saft naturgemäß in die dicken rhizomartigen Wurzeln zurückgezogen, die an mehreren Stellen durch Graben freigelegt werden. Dann macht man einen tüchtigen, gegen 2 Zoll langen Einschnitt in die äußere Schicht in Form eines kleinen, gleichschenkeligen Dreieckes, mit dem Scheitel nach oben. Dieser

---

[1] Arabia, Handbooks . . . . . of the foreign office n° 61 S. 87.

[2] Vgl. I S. 42 f.

[3] Arabia, Handbooks . . . . . of the foreign office n° 61 S. 87.

[4] Vgl. I S. 259 und Note 4, 5.

[5] Vgl. C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 420 f.; H. Burchardt, Reiseskizzen aus dem Yemen ZGE. 1902 S. 599; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 79.

[6] R. Manzoni, el Yèmen S. 7; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 80; Ch. J. Cruttenden, a. a. O. S. 285; C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 828; J. Halévy, Voyage au Nedjran BSG. VI sér. tom VI S. 27; H. Burchardt, a. a. O. S. 599; C. Niebuhr, a. a. O. I S. 298; J. R. Wellsted, Travels in Arabia II S. 395; Arabia, Handbooks . . . . . of the foreign office n° 61 S. 87.

[7] Strabo, Geographica XVI cap. 25 § 783: οἶνος δ'ἐκ φοινίκων ὁ πλείων; Plinius, Naturalis Historiae VI cap. 28 (32) § 161: *reliquos vinum ut Indos palmis exprimere.* Auch in den beiden Dammbruchinschriften Gl. 554, $_{50}$ f. und 618, $_{130}$ ist von Dattelwein die Rede nach E. Glaser, Zwei Inschriften über den Dammbruch von Mârib S. 16 (375), 52 (411).

wird nach oben und unten gleich einer Krugtille fortgesetzt und der Saft rinnt diese Rinne entlang in ein kleines konisches Körbchen. Man sammelt den Saft zweimal in 24 Stunden. Der während der Nacht gesammelte soll besser sein. Frisch und ungegoren ist dieses Getränk sehr angenehm, erinnert an Kokosmilch mit Zitronengeschmack und ist leicht alkoholisch. Einen Tag stehen gelassen gärt es aber sehr stark und wird stark alkoholhältig[1]. Mit dieser Palmweinerzeugung beschäftigen sich mehrere Beduinenstämme, vor allem die Bā Kāzim.

10. Die Bauindustrie.

Südarabien ist im Gegensatz zum Norden das Land der Burgen und des Steinbaues. Noch heute haben sich gewaltige Reste von Tempeln, Staudämmen und Burgen erhalten, deren viele erst seit der Türkenherrschaft in Trümmern liegen. Durch Hamdānīs achtes Buch des Iklīl[2] sind wir über die Bauten der alten Zeit ziemlich gut unterrichtet, auch über die Art, wie dabei verfahren wurde. Das gehört aber ins Gebiet der Archäologie und ist von mir an anderer Stelle dargestellt worden[3].

Der Stil ist auch heute keineswegs verfallen[4]. Beim Häuserbau geht man folgendermaßen vor: Zuerst werden die Linien abgesteckt und die Mauerzüge ausgerichtet. Dann wird die Erde für die Grundmauern in halber Manneshöhe Tiefe ausgehoben und die Grundmauern selbst bis zu Kniehöhe über dem Boden aus Steinen aufgeführt. Auf diesem Unterbau wird nun — ohne Gerüst und ohne Maurerlot — mit Ziegeln weitergebaut, die man aus feuchtem, mit Stroh gemischtem Lehm in Formen preßt und an der Sonne trocknen läßt. Zur Bindung der Ziegel wird feuchter Lehm genommen, die Zwischenräume werden mit kleinen Bruchsteinen ausgefüllt. Ist man mit dem ersten Stockwerk fertig, so werden in jedem Zimmer viereckige Steinsäulen aufgestellt, die die dicken horizontalen Balken tragen, auf die die Deckbalken kommen, die mit hölzernen Spänen in Form eines Gitterwerkes bedeckt werden, worauf noch Matten und Erde oder eine dicke Lage Lehm mit Kalk kommt, die, hartgeworden, eine feste Decke bildet. Ebenso wird dann darauf das zweite Stockwerk aufgeführt, nur ruhen die wagrechten Balken jetzt nicht mehr auf Steinpfeilern, sondern auf Holzpfeilern. Die Stockwerke nehmen mit steigender Höhe an Breite ab. Jedes hat rechts und links eine Terrasse, die von einer niedrigen Mauer umgeben ist, wie jene, die das Dach umschließt. Die Stiegen sind meist aus Ziegeln, die Gänge mit demselben Material ge-

[1] Vgl. C. Landberg, Daṯînah S. 233, 1352; H. v. Maltzan, a. a. O. S. 241; G. W. Bury, The Land of Uz S. 167 f.

[2] Vgl. D. H. Müller, Die Burgen und Schlösser Südarabiens nach dem Iklîl des Hamdânî I SBWA. XCIV (1879) S. 335 ff. II SBWA. XCVII (1881) S. 955 ff., Südarabische Altertümer im kunsthistorischen Hofmuseum, Wien 1899 S. 80 ff.

[3] Zur Archäologie Südarabiens im Handbuch der altarabischen Altertumskunde in Verbindung mit F. Hommel und N. Rhodokanakis hg. v. D. Nielsen I S. 143—176.

[4] G. W. Bury, Notes I, S. 41; Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen PM. LVIII (1912) S. 117.

pflastert, aus dem die Decken bestehen. Geschlossene Balkone sind nur selten, die Zimmer liegen meist oben. Im Erdgeschoß gehen nur kleine vergitterte. Öffnungen auf die Straße, die 2½ m über dem Erdboden angebracht sind. Die Zimmer haben aber zahlreiche, innen mit Schlössern versperrbare Fenster, die mit zwei Flügeln in Einlege-, Durchbruch- und Stäbchenarbeit verschlossen werden. Fenstergläser sind fast unbekannt. Die Häuser sind meist 2—4 Stockwerke hoch[1], um sich besser verteidigen zu können, und sie haben oft vorne noch einen von einer Mauer umgebenen Hof. Die Mauern werden mit Gips überzogen oder mit Kalk verputzt. Im Erdgeschoß befindet sind in der Mitte eine schwere Türe, die mit Arabesken verziert oder mit Eisen- oder Kupfernägeln beschlagen ist, einen Hammer oder Ring als Klopfer trägt und durch ein Seil vom ersten Stockwerk aus geöffnet werden kann. Rauchfänge gibt es nicht, ebensowenig Öfen. In der kalten Jahreszeit stellt man Becken mit brennendem Holz in die Zimmer und entläßt den Rauch durch die Fenster. Die festen Schlösser (Ḥuṣūn) sind nach demselben Plan gebaut, nur größer, mit runden oder viereckigen, mit Schießscharten versehenen Türmen an den vier Ecken. Sie haben auch meist nur eine Terrasse[2].

Die Maurer haben als Werkzeug nur einen Hammer, mit dem sie sowohl die Wände abbrechen, als auch die Ziegel zurechtschlagen. Als Bindemittel wird in Ṣanʿâʾ Gips verwendet, der mit den bloßen Händen mit Wasser vermischt und aufgetragen wird. Zum Tünchen der Wände bedienen sie sich eines pinienzapfenartigen Topfes aus gebranntem Ton, in dem das Gipsweiß angemacht wird. Getüncht wird nicht mit einem Pinsel, sondern mit einem Fetzen, der mit der Rechten in einen mandolinenförmigen Behälter getaucht wird, der aus einem ausgehöhlten Kürbis besteht und mit der Linken gehalten wird. Mit dem in das Gipswasser getauchten Fetzen werden die Wände abgerieben. Die Tüncher bedienen sich auch kleiner Leitern. Die Zimmerdecke wird so getüncht, daß die Tüncher einfach den Inhalt des mit Gipsweiß gefüllten Kürbisses im Schwunge gegen die Decke schütten. Sind die Wände und die Decke fertig, so wird auch noch der Fußboden getüncht und, wenn er trocken geworden, mit grünen Kleebündeln abgerieben, da der Saft des Klees als gutes Schutzmittel gegen Insekten gilt[3].

Das Maurerhandwerk wird im Jemen, z. B. Ṣanʿâʾ und ʿAden von Juden und Muslimen betrieben. Die Maurer heißen ʿAmmārīn oder Bannāʾīn. Auch die Maqāṣa, die das Quṣṣ erzeugen, eine Art Kalk oder Gips zum Betünchen der Mauern, gehören beiden Konfessionen an, desgleichen die Mallāğīn, die die Zimmerdecken machen, die Maqāḏida, die die Aborte, eine Art Makadam-

[1] Nach C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 399 tragen sie folgende Bezeichnungen: Madūma (Erdgeschoß), Sifl (1. Stock), Rakīza (2. Stock), Dār (3. Stock), Misqaf (4. Stock). Im 4. Stock ist die Küche, darauf folgt die Brüstung (Šaraf, Ḫajš), dann eine Bordüre (Misʿa) und ganz oben ein Aussichtsturm (Ġulb, Ṭajrama).

[2] Vgl. C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 396 ff., Arabica V. S. 220; Van den Berg, a. a. O. S. 63—65.

[3] R. Manzoni, el Yèmen S. 96 f.

pflaster, einrichten, die Muqiṣṣīn, die Steine in prismatischer Form zuhauen[1]. Ziegeldecker sind auch Juden[2]; diese verfertigen auch meist die Gipsarabesken der arabischen Häuser[3].

Den Kalk gewinnt man auch aus den Korallensteinen der See.

C. Niebuhr sah verschiedene Kalkbrennereien bei Loḥajja[4].

Die Preise für Häuser sind in den einzelnen Gegenden verschieden. Vor dem Einmarsch der Türken waren die Häuser in Ṣanʿā' verhältnismäßig teuer. Man kaufte jeden Quaderstein (von etwa 30 cm Länge, 15 cm Breite und 15 cm Höhe) um 1 Taler. Beim Einmarsch der Türken sank der Preis auf 1 %, so daß man für 1 Taler 100 solche Steine bekam. In den Achtzigerjahren bezahlte man für 100 Steine 8—13 Taler, ein Haus kostete also in Ṣanʿā', Menāḫa, Rauda 30—3000 Taler. Um 3000 Taler kaufte die Regierung wenigstens das bekannte Dār eḏ-Ḏahab in Ṣanʿā', ein Haus mit prächtigem Garten, Badeanstalt und angeblich 360 Zimmern. Kleine Häuser bekommt man von 30 Talern aufwärts. In el-Ḥodejda kosteten die Häuser aber schon damals das 30—50-fache des Ṣanʿā'er Preises. In Moḫā hingegen wieder bekommt man um ein Zehntel des Preises von el-Ḥodejda bereits ein Haus, auch Loḥajja ist sehr billig, freilich sind die Häuser dort meist nur Hütten. In Arḥab kostet ein Haus 100—400 Taler. Baugrund wird in Ṣanʿā' nur selten gekauft, meist wird eine Ruine um 8—20 Taler erstanden und das Baumaterial wieder verwendet. Die Steine stehen übrigens im Preise nicht gleich; die schwarzen (Ḥabeši) sind teurer als die weißen, blauen und roten; die ersteren kauft man für 8—13 Taler das Hundert, die letzteren für 5—6 Taler. Ziegel kosten 1000 Stück 8—10 Taler. In den meisten Städten der Tihāma kann man, ohne etwas zu bezahlen, bauen. Nur in el-Ḥodejda muß man im Inneren der Stadt ziemlich viel für den Baugrund erlegen, der dort nach Ḏirāʿ, und zwar nur für die Breite, berechnet wird, während die Länge unberücksichtigt bleibt, bzw. die Länge des Nachbarhauses als Länge angenommen wird. Für 1 Ḏirāʿ zahlt man hier bis zu 50 Talern, für 8 Ḏirāʿ Breite und die Länge einer Moschee 400 Taler. Außerhalb der Stadt braucht aber der Baugrund nicht bezahlt zu werden, da er frei ist. Für die Miete eines Hauses mit zwei Stockwerken, Eselstallung, Küche usw. zahlt man in Ṣanʿā' $1^1/_2$—5 Taler monatlich, im Araberviertel natürlich weit weniger. Die Araber zahlen manchmal monatlich nur ¼ Taler für ein Haus. Die Preise werden allerdings von Tag zu Tag höher. In el-Ḥodejda ist die Miete teurer als in Ṣanʿā'. Gewölbe kaufte man seinerzeit vor dem Einmarsch der Türken um 3—4 Taler, jetzt zahlt man 200 Taler[5].

---

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6; H. v. Maltzan, Reisen in Südarabien S. 177.

[2] J. R. Wellsted, Reisen II S. 302; so in ʿAden.

[3] Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen, PM. LVIII (1912) S. 118.

[4] Reisebeschreibung I S. 308.

[5] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 9^v bis 11^r, Tagebuch VIII S. 57.

11. Kunstgewerbliche Industrien.

a) Goldschmiedekunst.

Wirkliches Kunstgewerbe üben eigentlich nur die Juweliere und Goldschmiede (Ṣajjāğīn) — hauptsächlich Juden, aber auch Mohammedaner[1] — aus. W. B. Harris sah bei den Goldschmieden in Ṣanʿāʾ Halsbänder, Armringe und Fußringe von sehr schönem Entwurf und besonders unter den Halsbändern Stücke, die den besten und feinsten griechischen und etruskischen Arbeiten an die Seite zu stellen sind, ohne den rohen Eindruck der Goldschmiedekunst so mancher orientalischer Länder. Die beliebtesten Muster schienen Ketten mit Anhängseln verschiedener Form und Gestalt von feinen Filigranscheibchen bis zu massiven birnenförmigen Metallkügelchen. Armbänder sind gewöhnlich aus Silber, einige, wie die Halsketten, mit kleinen Kettchen nebst Anhängseln verziert. Die größte Kunstfertigkeit der Ṣanʿāʾer Goldschmiede, die mit Recht berühmt sind, äußert sich in der Verfertigung der Dolchscheiden, die oft aus reich vergoldetem Silber, sogar hin und wieder aus Gold bestehen. Die hübschesten sind aus glattem polierten Silber, eingelegt mit byzantinischen Goldmünzen, andere von zarter Filigranarbeit und werden von den Eingeborenen mit farbigem Leder oder Seide eingefaßt. Die Scheiden, besonders die mit Edelsteinen (meist Karneol) verzierten, stehen hoch im Preise. Ein Stück, das mit rohen Perlen und Türkisen eingelegt war, wurde W. B. Harris für 40 Pfund St. angeboten (ohne Klinge, die stets getrennt verkauft wird)[2]. Gewöhnliche Ǧembījen kosten 30—60 Rupien[3]. Außer Dolchscheiden verfertigen sie auch Pulverhörner, Kugelbehälter, Säbelgriffe und silberbeschlagene Bandeliere[4]. Kunstvolle Arbeiten, namentlich Waffengriffe, werden übrigens auch aus Indien nach eš-Šiḥr eingeführt[5].

Schmuckgegenstände werden nach dem Gewichte der verwendeten Rupien oder Taler unter Zuschlag eines bestimmten Arbeitslohnes berechnet[6]. Zur Bearbeitung wird das Silber legiert. Nach E. Glaser, Tagebuch VIII S. 55 ist Muḫlaṣ reines Silber, Fuḍḍa nicht ganz reines, Nuṣfī zur Hälfte mit Kupfer gemischt, Rubʿī enthält nur ¼ Silber und ¾ Kupfer. In Ṣanʿāʾ[7], Menāḫa[8], Zebīd, ʿAden[9], Ḥabbān[10] betreiben vorwiegend Juden, in Mukallā[11], eš-

---

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v; Ch. J. Cruttenden, Narrative of a Journey from Mokhá to Ṣanʾá JRGS. VIII (1838) S. 285.

[2] W. B. Harris, A Journey trough the Yemen S. 310 f.

[3] C. Landberg, Ḥadramoût S. 364.

[4] H. v. Maltzan, Reisen in Südarabien S. 178.

[5] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 23.

[6] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 23; W. Hein, Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens MGGW. XLVI (1903) S. 253. Nach Hein beträgt der Arbeitslohn in Riḫbēt für jede Rupie 2 Annas.

[7] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v.

[8] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 58.

[9] H. v. Maltzan, Reisen in Südarabien S. 177 f.; J. R. Wellsted, Reisen II S. 302.

[10] A. v. Wrede, Reise S. 169; C. Landberg, Arabica V S. 218; S. B. Miles, W. Munzinger, a. a. O. S. 231.

[11] Th. Bent, Southern Arabia S. 75.

Sihr[1], Rihbēt, Sēhūt, Ḥaṣwīl[2] und den übrigen genannten Gegenden nur Muslime das Goldschmiedehandwerk. Hier ist das Schmiedehandwerk auch keinem anderen Stande nachgesetzt, wie dies sonst der Fall ist.

Die Verachtung des Schmiedes — den Goldschmied eingeschlossen — ist allerdings recht alt; Schmiede und Blasebalg spielen in Spottgedichten der Araber eine große Rolle und der Sohn eines Goldschmiedes zu sein, war ein ähnlicher Vorwurf, als wenn man jemanden einen Feigling nennt[3].

b) Edelsteinschleiferei.

In Ṣanʿāʾ beschäftigen sich nach E. Glaser[4] etwa 100 Muʿallimīn mit dem Zuschleifen von Edelsteinen, die in den Bergen und Ebenen bei Ṣanʿāʾ gefunden werden: Achate, Chalzedone, Karneole, Sardonyxe und Chrysoprase aller Farben. Die Steine werden dann zu Ringen, Knöpfen, gravierten Petschaften, Halsbandkugeln und Rosenkranzkugeln verarbeitet[5], rund, oval oder in Tropfenformen mit ebensolcher Basis geschliffen und kommen als „mekkanische Steine" in den Handel. Diese Steine werden überaus billig verkauft. E. Glaser[4] bekam für einen halbem Maria Theresientaler gewöhnlich 1 Dutzend kleiner (hemdknopfgroßer) oder ½ Dutzend großer Steine. Nach A. Beneyton kosten die Steine 10 Cent bis 2 Fr. das Stück. Die hellroten (Rummānī) sind die gesuchtesten und etwas teurer, besonders schöne Stücke bezahlt man mit 5, 8—10 Maria Theresientalern. Edelsteinschleiferei und Juwelierarbeit muß in Ṣanʿāʾ einst auf hoher Stufe gestanden haben. E. Wiedemann[6] berichtet nach Nāṣir-i-Ḫosrau von der kunstvollen Bearbeitung des Karneols in Ṣanʿāʾ und von einem Säbel aus dem Jemen, dessen Griff und Stichblatt aus einem Stück Karneol von rubinähnlicher Farbe bestand.

C. Die Handwerke.

1. Gerberei und Lederfabrikation.

Der Jemen war seit alter Zeit berühmt durch seine Gerbereien. Bei den arabischen Autoren heißt der Jemen auch el-Bilād el-Qaraẓī „das Land des Qaraẓ (*Euphorbia garad Deflers*)" wegen seines Reichtums an dieser für die Gerberei notwendigen Pflanze[7]. Einen mächtigen Aufschwung scheint die Leder-

[1] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 23.

[2] W. Hein, a. a. O. S. 253.

[3] J. Goldziher, Die Handwerke bei den Arabern, Globus LXVI (1894) S. 203 f.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 5r; vgl. auch A. Beneyton, Mission d'Études au Yémen, La Géographie XXVIII (1913) S. 212.

[5] A. Bardey, Rapport sur el-Yemen, BGH. et Descr. 1899 S. 29; A. Beneyton, a. a. O.

[6] Beiträge zur Geschichte der Naturwissenschaften XXX. Zur Mineralogie im Islam, Sitzungsber. d. phys. med. Sozietät in Erlangen XLIV (1912) S. 248 f.

[7] C. Landberg, Ḥadramoût S. 284. Nach E. Glaser, Tagebuch II Bl. 18r werden nur die Blätter des Qaraẓbaumes als Gerbstoff verwendet. Besonders viel Qaraẓ gab es

industrie des Jemens durch die Perser, die im letzten vorislamischen Jahrhundert den Jemen beherrschten, erhalten zu haben. Nach Ibn al-Muǧāwir[1] sollen sie bei jeder Städtegründung im Jemen Gerbereien erbaut haben. Die Gerberei sei dann so sehr betrieben worden, daß man die Häute sogar von Kermān, Zajlaʿ und anderen Ländern hierher brachte, hier verarbeitete und dann das Leder bis Transoxanien ausführte. Mit der Abschließung der Grenzen und der Behinderung des Handels sei diese Industrie dann in Verfall geraten. Sehr geschätzt war besonders das Leder aus den Häuten der ǧublānitischen Rinder, die oft 10—20 Miṯqāl schwer waren und zu Schuhen und Schuhriemen verarbeitet wurden[2].

Am berühmtesten durch seine Lederfabrikation war Ṣaʿda, das Hamdānī[3] († 334 d. H.) „das Gerberland in der ärgsten Zeit des Heidentums" nennt. Besonders geschätzt waren die Ranzen und Lederschläuche aus Ṣaʿda[4], von wo treffliche Häute ausgeführt wurden und das auch durch sein Sohlen- und Schuhleder (Saffianleder) bekannt war, das nach dem Jemen und Ḥiǧāz ging[5]. Neben dem Leder aus Ṣaʿda war auch das geglättete ṭāʾifitische Leder geschätzt[6], ebenso war Neǧrān durch seine Lederfabrikation bekannt[7] und eine Spezialität des Jemen war das Leder von Zebīd[8]. Lohmühlen gab es auch in el-ʿĀra[9], ferner in Ṣanʿāʾ, wo man nach dem Taʾrīḫ er-Rāzī im Jahre 381 d. H. 33 Lohmühlen zählte, in denen Leder und Häute gegerbt wurden[10]. Ṣanʿāʾ lieferte nach der Ǧihānnumā weiß- und gelbgetiegertes Korduanleder, das auf dem Markte mit dem Saffianleder aus aṭ-Ṭāʾif wetteiferte[11]. Südarabisches Leder wurde aber nicht nur zu Schuhen[12] usw. verarbeitet, sondern lieferte vor der Einführung des Papyrus auch einen durch Glätte und Feinheit ausgezeichneten Beschreibstoff[13]. Der Jemen lieferte ferner schöne Einbände[14].

nach Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 114, $_1$ f. anscheinend im Gebiet von Ṣaʿda; vgl. auch A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 38; Jāqūt, Muʿǧam ed F. Wüstenfeld IV S. 922.

[1] A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 149 f.

[2] Vgl. Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 201, $_{18}$ ff.

[3] Ebenda S. 113, $_{26}$ ff. und 67, $_5$ ff.

[4] Al-Muqaddasī (um 378 d. H.), Kitāb Aḥsan et-Taqāsīm fī maʿrifat el-Aqālīm BGA. III S. 87, 98; vgl. auch F. Wüstenfeld, Jemen im XI. (XVII.) Jahrhundert S. 121.

[5] Ibn Ḫordāḏbeh (um 235 d. H.), Kitāb el-Masālik wa-l-Mamālik BGA. VI S. 135 f.; Idrīsī bei A. Jaubert, Géographie d'Édrisi I S. 144, II S. 52.

[6] Hamdānī, a. a. O. S. 120, $_{22}$ f.

[7] A. Jaubert, a. a. O. I S. 143.

[8] al-Muqaddasī, a. a. O. S. 98.

[9] A. Sprenger, a. a. O. S. 149.

[10] C. Landberg, Ḥadramoût S. 283.

[11] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 723.

[12] Besonders bekannt scheinen die Sandalen aus dem Jemen und Ḥadramōt gewesen zu sein; vgl. Ibn Hišām, Sīra S. 61, $_{12}$; Kaʿb b. Zuhajr 28, $_{11}$.

[13] A. v. Kremer, Culturgeschichte des Orients II S. 304 f.

[14] Vgl. C. Landberg, Ḥadramoût S. 284. Zwei Proben sind herausgegeben von Th. Gottlieb, Bucheinbände (K. k. Hofbibliothek) Wien 1910 Tafel IV und V.

Noch Burchardt[1] berichtet, daß die geschätztesten Sandalen aus dem Jemen kommen, wo alle Arten von Lederfabriken zu blühen scheinen. Auch heute ist der Reichtum Südarabiens an Tierhäuten ganz bedeutend.

Die offizielle türkische Handelsstatistik (vgl. Anhang I Nr. 300 f.) weist für das Jahr 1913/14 eine Ausfuhr im Werte von 13,361.211 Piastern aus. Hauptindustriestädte für die Ledererzeugung sind Ṣanʿâʾ[2], wo das Leder in der Judenstadt gegerbt und verarbeitet wird, el-Ḥodejda, Zebīd, Bēt el-Faqīh[3], Šibâm[4], ferner Ḥaḍramôt, wo die Ǧaubân sich mit Gerberei und Lederarbeit befassen und alle Häute Ḥaḍramôts aufkaufen, um sie zu gerben[5]. Gesellschaftlich stand der Gerber auf derselben verachteten Stufe wie der Weber und Schröpfer[6].

In Südarabien wird das Walken der Felle meist den Frauen überlassen. Vier oder sechs Felle werden zusammengenommen und zuerst gebeizt, indem man Salz darüber streut und sie dann trocknen läßt. Wenn das Fell trocken ist, wird es in einer Kufe voll Wasser eingeweicht und 1—2 Tage darin gelassen, bis es weich wird. Dann wird es zu einem Wādī getragen, wo man es mit dem Saft von ʿÖšr (*Calotropis procera R. Br.*) behandelt, den man aus der Rinde der abgebrochenen jungen Triebe des ʿÖšrbaumes herabtropfen läßt, damit die Haare ausfallen. Dann wird das Fell weitere 2—3 Tage in der Kufe gelassen, worauf die Haare mit der Hand ausgerissen werden. Dann wird Qaraẓ (siehe I S. 110, *Euphorbia garad*) in einem großen Mörser zerstoßen, jede Haut für sich zusammengerollt, das gestoßene Qaraẓ hineingegeben und die Häute eine auf der anderen in der Kufe aufgeschichtet und mit etwas Wasser bespritzt. Auf jede Haut kommen nun die stinkenden ʿUbubblätter. Die Häute werden nun 2—3 Tage stehen gelassen. Dann werden sie 1 Stunde lang auf dem Walkstein gewalkt, hierauf das Qaraẓ von der Haut abgeschüttelt. Nun wird Sesam gemahlen, zu einer Brühe bereitet und auf die Innenseite der Häute gegossen, die nun eine nach der anderen damit eingerieben werden, um sie innerlich fett zu machen. Dann werden sie auf einem Strick aufgereiht, aufgehängt und 48 Stunden trocknen gelassen, hierauf abgenommen und durch Schütteln vom Fett, das etwa noch anklebt, befreit[7].

Gegerbtes Leder und gegerbte Felle finden in Südarabien mannigfach Verwendung. Der Schuster (Ḥazzâm, Ḫarrâz) macht daraus die Schuhe oder Sandalen (Ḥedje, siehe Tafel XVIII Abb. 2) für die Reise und Stadt, die aus Hornviehleder oder aus gegerbtem Kamelleder erzeugt werden. Wir wollen ihm für einen Augenblick in seine Werkstatt folgen. Um einen Schuh herzustellen, breitet er die Haut vor sich aus, legt die Form darauf und zeichnet mit dem Bleistift eine Linie herum, schneidet dann mit der Schere 4 Sohlen

[1] Travels in Arabia I S. 336.

[2] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r.

[3] Arabia, Handbooks..... of the foreign office n° 61 S. 86.

[4] Th. Bent, Southern Arabia S. 145.

[5] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 281.

[6] J. Goldziher, Die Handwerke bei den Arabern, Globus LXVI (1894) S. 204 f.

[7] C. Landberg, Daṯînah S. 218—220.

aus und legt sie aufeinander, um so den Boden des Schuhwerks zu bilden. Er legt sie auf ein Brett, durchlöchert sie mit dem Pfriem, den er mit dem Glättstein einschlägt und fädelt Bindriemchen in die Löcher, die, wenn sie nicht hineinpassen, mit dem Bauchfett von Wolltieren eingefettet werden, bis sie geschmeidig sind. Sind sie eingefädelt, so werden sie mit dem Glättstein geglättet, damit man die Löcher nicht sieht. Dann wird mit Pfriem und Bindriemen die Brücke aufgenäht und die Schnürriemen an Sohle und Brücke befestigt. Der Unterschied zwischen dem Stadt- und Reiseschuh besteht darin, daß bei letzterem 2 Brücken vorhanden sind, eine über der anderen gekreuzt, und die Schnürriemen am Kreuzungspunkt befestigt werden, während die Bügel an den einfingerbreiten Absatzriemen genäht werden, der um den Absatz geht[1]. Außer Schuhwerk erzeugt er auch andere Gebrauchsgegenstände aus Leder und Fellen.

Wasserschläuche (Qirbe) werden aus gegerbten Fellen von Wolltieren (Schafe, Ziegen) hergestellt, kleine Schläuche zum Buttern (Šakwa) aus dem Fell von Ziegen, die noch die Milch saugen, ebenso die kleinen als Ranzen verwendeten Schläuche (ʿUkka) für Sesamöl, Butter und Honig. Aus gegerbten Häuten werden die Rucksäcke (Rakū) hergestellt, ebenso die Ledereimer (Dálū) für die Brunnen und zur Bewässerung. Aus gegerbtem Rinds- oder Kamelleder werden Gürtel (Sabta, wenn mit Muscheln und Bleisternen verziert Zimām) verfertigt, aus Ziegen- oder Schafhäuten die Säcke (Masabb), in denen man Lebensmittel und Kleider aufbewahrt und befördert[2]. In Zebīd werden Sättel und lederne Feldflaschen erzeugt, die das Wasser kühler halten sollen als die teuren Aluminium- und anderen Flaschen und vom türkischen Militär besonders in der Tihāma bevorzugt werden[3]. In Ṣanʿāʾ[4] werden Sandalen (ʾAḥḏije), Bašāmik, Zemzemijás (Lederbehälter für das Wasser mit zwei Öffnungen) sowie die Lederbestandteile für Flinten verfertigt, und zwar sind Muslime und Juden mit der Erzeugung dieser Dinge beschäftigt. In Jerīm sah auch Carsten Niebuhr[5] Schuster unter freiem Himmel arbeiten. In el-Qaṣāb obliegt die Verarbeitung des Leders den Juden[6].

Von den Ledererzeugnissen Südarabiens wird nur wenig ausgeführt. Aus dem Jemen wurde im Jahre 1913/14 an Schuhwerk und Lederarbeiten nur 203 kg im Werte von 5141 Piaster ausgeführt, dem eine bedeutend höhere Einfuhrziffer (17.399 kg zu 168.846 Piastern) gegenüberstand. Auch Sattler- und Taschnerwaren werden in geringen Massen eingeführt (vgl. Anhang I Nr. 305 f.).

---

[1] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 267 f.; siehe auch E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 7ᵛ.

[2] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 247 ff.

[3] Raif Fuad-Bey, Land und Leute im heutigen Jemen PM. LVIII. (1912) S. 116.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6ʳ.

[5] Reisebeschreibung I S. 403.

[6] C. Landberg, Arabica V S. 31.

2. Seildreherei, Korbflechterei.

Der ziemlich große Bedarf an Matten, Körben usw., den die Lebensbedingungen in Südarabien mit sich bringen, wird ausschließlich im Lande selbst gedeckt, wo diese Industrie im großen Maßstabe in Zebīd betrieben wird[1]. Aus den Blättern (ʿAzaf) einer Zwergpalme, die Naus, in Jemen Nahl Iblīs genannt wird, erzeugt man Packtaschen, Matten, kleine und große Körbe, Seile u. a. Diese Industrie ist im Süden weit verbreitet und auch sehr weit vorgeschritten: die daraus gefertigten Körbe sind so fest und dicht, daß man auch Flüssigkeiten darin aufbewahren kann. Die bekanntesten und tüchtigsten Korbflechter sind die Āl Laqīṭ im W. ʿAbadān in Ober-ʿAwāliq, auch die Bā Kāzim beschäftigen sich damit. Da die genannte Zwergpalme in Ḥadramōt nicht vorkommt, läßt man die Blätter aus dem Jemen, Rajdat eṣ-Ṣajʿar, Sōmālīland und von den Āl-Dijāb kommen[2]. In Mukallā verfertigen nach L. Hirsch[3] die Frauen aus den getrockneten Blättern der Dūmpalme (taffi) Deckelkörbe (Qarṭala, Qaff), die zum Aufbewahren von Kostbarkeiten und Wohlgerüchen dienen. In der Umgebung von Šibām beobachtet Th. Bent[4] die Herstellung von Stricken aus den Fasern einer Palme[5], in Qišin W. Hein[6]. Diese Industrie ist sehr alt. Bereits Jāqūt IV 922 erwähnt auf dem Berg Wariqān eine Pflanze, aus deren Fasern man besonders starke Seile verfertigt[7], und al-Muqaddasī die Palmfaserstricke aus Muhğira sowie die Palmblattkörbe aus ʿAṯṯar[8]. In Bāğil betreibt die Bevölkerung allgemein die Erzeugung von Palmstrohhüten, die in der sonnigen Tihāma auch von den Türken über dem Fez getragen werden[9], in Zebīd stellt man Strohmatten her; nach E. Glaser[10] stellt man aus den Fasern der ʿAṯabbäume (*Ficus salicifolia V.*) die Lunten (Ftīla) für die Gewehre her und dasselbe berichtet A. v. Wrede[11] von der faserigen Rinde des Aréabaumes. Die Herstellung von Lunten wird jetzt übrigens bei dem steten Vordringen des Hinterladergewehres wohl schon ziemlich überflüssig geworden sein.

Neben dieser Art Industrie wird auch richtige Seildreherei von Seildrehern (Sallābīn) in Ṣanʿāʾ betrieben, die den Flachs aus Ḥağe und Sūda

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130v.

[2] C. Landberg, Ḥadramoût S. 422, 430 f.; Daṯînah S. 605, 831, 1085, 1353.

[3] Reisen in Süd-Arabien S. 92.

[4] Th. Bent, Southern Arabia S. 145.

[5] Bent schreibt saap. Es handelt sich wohl um saʿaf, das nach C. Landberg, Ḥadramoût S. 442 ein Synonym von ʿazaf ist.

[6] Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens MGGW. XLVI (1903) S. 254.

[7] A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 38.

[8] BGA. III S. 98.

[9] Schapiras Reise im Jemen, Globus XXXVIII (1880) S. 186; Ch. Millingen, Notes of a Journey in Yemen JRGS. XLIV (1874) S. 125.

[10] Geographische Forschungen im Jemen Bl. 84v; vgl. auch L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 64, 131, 136 und S. 110.

[11] Reisen S. 66.

kommen lassen[1] (vgl. Tafel VI Abb. 1). In ʿAden stellen Sōmālīfrauen geflochtene Matten und Seile her[2].

3. Töpferei.

Besonderen Ruf genießen die Töpferwaren aus Sūda im Ǧauf[3], von wo sie nach ganz Arabien, Ḥadramōt und den Küstenstädten der Tihāma ausgeführt werden. Ebenso wie in Sūda beschäftigen sich auch im Wādī Sirr ausschließlich Juden mit der Erzeugung von Töpferwaren[4]. Dasselbe ist in Ṣanʿāʾ der Fall, wo Juden Tongefäße, Pfeifenköpfe, Krüge zum Qišrkochen usw. erzeugen[5]. Zu C. Niebuhrs Zeit gab es auch in el-Mahad und Ḥajs viele Töpferwarenfabriken[6].

Passama zählte deren 10, die mit ihren Geschirren fast ganz Jemen versahen. Nach Botta war hier auch die einzige Töpferfabrik in Arabien, wo man die Ware mit einer Glasur oder färbigem Firnis versah[7]. Heute ist auch Zebīd durch Töpferwaren bekannt. In eḍ-Ḍāhir, Damān, Redāʿ, Radmān werden Töpfe aus grünem Marmor erzeugt[8] und in Mukallā aus Kalkstein Tabakpfeifen[9]. Töpferwaren auf dem Markt in eš-Šiḥr sind bei C. Landberg, Daṯînah neben S. 597 abgebildet. In Qišin verfertigen Suāḥilīfrauen Töpfe aus freier Hand ohne Töpferscheibe[10].

Ziegeleien gibt es in Ṣanʿāʾ[11], wo Juden und Muslime Ziegel bereiten, dann gab es zu C. Niebuhrs Zeiten eine in Dáhhi[12], wo die Steine und Töpfe nicht in einem Ofen, sondern auf freiem Felde gebrannt wurden. Die jemenischen Ziegel, die schlecht gebrannt werden, halten sich aber nicht lange[13].

Im Jemen werden Töpferwaren sowie Arbeiten aus Ton, Fayence, Porzellan, Stein in ziemlichem Umfange eingeführt. 1913/14 betrug die Einfuhr zusammen 87.887 kg im Werte von 274.778 Piastern, ausgeführt wurden nur 910 kg Töpferwaren im Werte von 535 Piastern. 1000 Stück Ziegel (ʾAǧūr) haben in Ṣanʿāʾ einen Preis von 8—10 Talern[14].

---

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r.

[2] Arabia, Handbooks . . . . of the foreign office n° 61 S. 86.

[3] J. Halévy, Voyage au Nedjran BSG. VI sér. tom. VI (1873) S. 263.

[4] Th. Arnaud, Relation d'un voyage a Mareb (Saba) dans l'Arabie méridionale JA. IV sér. tom. V (1845) S. 222.

[5] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v.

[6] Carsten Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 352.

[7] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 800 f., 874.

[8] C. Landberg, Daṯînah S. 597.

[9] Th. Bent, Southern Arabia S. 75.

[10] W. Hein, Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens S. 254.

[11] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v.

[12] Reisebeschreibung I S. 315.

[13] P. Bardey, Lettres d'Hodeidah, Revue de Géographie XLIX (1901, II) S. 159.

[14] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 10r.

4. Schmiedehandwerk.

Das Schmiedehandwerk ist im Jemen seit alters her geübt worden und bekannt. Schon nach dem Periplus wurden in Muza Lanzenspitzen, Beile, Messer und Schusterahlen erzeugt und nach Azanien ausgeführt[1]. E. Glaser[2] spricht davon, daß Schmelzöfen, Schmelztiegel, Sudkessel u. dgl. bei den Tempeln und Heiligtümern der alten Südaraber eine gewisse Rolle spielten, besonders zur Herstellung von bronzenen Weihtafeln und anderen Objekten, und daß es anscheinend durchaus nicht jedermann freistand, solche für die Tempel bestimmte Objekte zu erzeugen. Es war dazu vielmehr eine Installierung seitens des Königs oder der Tempelbehörden also eine Erlaubnis erforderlich.

Waffen, besonders Klingen und Panzer, aus Jemen galten als Spezialität[3]. Besonders geschätzt waren die ḥimjarischen Schwerter, die man aus dem Eisen vom Ǧebl Nuqūm bei Ṣanʿāʾ verfertigte, und unter ihnen wieder besonders die jurʿišitischen, die zur Zeit des Königs Šammar Jurʿiš gefegt wurden[4]. Das berühmte Schwert eṣ-Ṣamṣāma soll Eigentum des ḥimjarischen Königs Ṣaḥbān gewesen sein. Jemenische Schwerter wurden auch von den alten Dichtern den berühmten indischen oft gleichgesetzt[5]. Berühmt waren auch die Lanzenspitzen aus Ṣaʿda (Niṣāl eṣ-Ṣāʿidīje)[6], eine Lanzensorte führte vom ḥimjarischen König Ḏū Jazan ihren Namen[5]. Mit dem Verfall der ḥimjarischen Dynastie scheint dann auch die jemenische Schmiedekunst, vor allem was Schwerter betrifft, zurückgegangen zu sein.

Nach Hamdānī († 334 d. H.)[7] stammen die berühmten salūqischen Panzer aus Ḫaribat Salūq, zu seiner Zeit Ḥabīl er-Rijjaba genannt, eine Ruinenstätte, in der man Eisenschlacken, Gold- und Silberstücke, Schmuck und Bargeld fand. Die Verfertigung von Panzern wurde den ḥimjarischen Tobbaʿs selbst zugeschrieben[8].

Der Kindite Ibrāhīm ben Maḫrama erwähnte in seiner Lobrede auf die Jemenier vor dem Chalīfen Abu ʾl-ʿAbbās es-Saffāḥ als deren spezielle Erzeugnisse auch feste Panzer und Sicherheitsschlösser[9]. Von Schutzwaffen werden auch jemenische Helmkappen erwähnt[10]. Das Schmiedehandwerk

[1] Periplus maris erythraei § 17 (ed. C. Mullerus, Geographi Graeci Minores S. 271). Εἰσφέρονται δὲ εἰς τὰ ἐμπόρια ταῦτα προηγουμένως ἡ τοπικῶς ἐν Μούζα κατασκευαζομένη λόγχη καὶ πελύκια καὶ μαχαίρια καὶ ὀπήτια.

[2] Altjemenische Nachrichten S. 124.

[3] A. v. Kremer, Culturgeschichte des Orients II S. 284; de Goeje, BGA. IV S. 260.

[4] Jemenische Minen fol. 73b.

[5] vgl. F. W. Schwarzlose, Die Waffen der alten Araber S. 129 f.

[6] al-Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 67, 5; F. Wüstenfeld, Jemen im XI. (XVII.) Jahrhundert S. 121.

[7] Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 78 26. 79 1-3; vgl. auch F. W. Schwarzlose, a. a. O. S. 333 f.

[8] vgl. F. W. Schwarzlose, Die Waffen der alten Araber S. 129 f.

[9] Ibn al-Faqīh al-Hamaḏānī (um 290 d. H.), Kitāb el-Buldān BGA. V S. 39; vgl. auch Muqaddasī BGA. III S. 98.

[10] F. W. Schwarzlose, a. a. O. S. 129, 350.

scheint in Südarabien früher noch eifriger betrieben worden zu sein als heute. J. Halévy[1] berichtet, daß die Einwohner von Ḫaribet es-Sūda (im Wādī Mauna) sich ursprünglich mit dem Schmelzen von Metallen beschäftigten, was durch das massenhafte Vorkommen von Schlackenhaufen auch bestätigt wird. Auch im W. Bajḥān und in Ḥarīb hat die Tradition die Erinnerung an die einstige Eisenindustrie bewahrt und man zeigt dort in den Ruinen Schmiedewerkstätten, in denen sich die Kohle noch auf dem Boden erhalten hat[2]. Haǧar Ḥinū (im Wādī ʿAjn, Ḥarīb) soll voll von Schmieden gewesen sein, die Untertanen der Sabäo-Ḥimjaren waren. Auch hier findet man Eisenstücke, die beim Berühren zerfallen[3]. Im Ǧauf ist die Erzeugung von Waffen in den Händen von Juden und Ḥaḍramī's (Leute aus Ḥaḍramōt), die vorgelegte Modelle sehr geschickt nachbilden. Infolge der Minderwertigkeit des einheimischen Eisens (vgl. I S. 169) sinkt dieser Industriezweig aber sichtlich und muß der Einfuhr vom Ausland weichen; die Mekkapilger bringen große Mengen von Gewehren, Schwertern, Spießen und Hiebwaffen mit sich, die aus Damaskus, Kharput und Ägypten dahinkommen[4]. In Ṣanʿāʾ verfertigen die Schmiede Flinten, Messer, Schwerter, Ǧembījen, die Messerschmiede (Sakkākīn) auch heute noch allerlei Waffen, besonders Ǧembījen[5], wozu sie das Eisen oder den Stahl aus Saʿāde und den Meereshäfen bringen; doch werden beim Verkauf die alten Klingen als die besten angesehen, obwohl auch die modernen keine schlechte Arbeit sind; die alte Kunst, den Stahl zu härten, soll aber verloren gegangen sein[6], ebenso wird auch die Einlegearbeit (Silber auf Kupfer oder Messing) nicht mehr betrieben. Wohl aber verzieren auch heute die Schmiede in den von Bury bereisten Gebieten (ʿAwāliq, Daṯīna, Bajḥān) noch die Klingen von Waffen mit einfachen Gravüren. Das Eisen beziehen sie in Flossen aus ʿAden[7]. Berühmt sind die Āl Ǧuṯajm durch ihre überaus sinnreich erdachten Vorhängeschlösser (Qufl ǧuṯajmī), die im ganzen Süden bekannt und angewendet sind und in allen großen Städten, selbst in Ḥaḍramōt, verkauft werden. Gegenwärtig läßt man sie aus Ṣanʿāʾ kommen, wo es Ǧutajm gibt, die seit langer Zeit aus ihrem Lande (Ḥarīb) dorthin ausgewandert sind und in Ṣanʿāʾ als die besten Schlosser gelten[8]. Wahrscheinlich haben wir es hier mit einer sehr alten Industrie zu tun — die jemenischen Sicherheitsschlösser waren ja, wie wir oben S. 62 gesehen haben, auch im Mittelalter bekannt. In eš-Šiḥr sind übrigens die Türschlösser aus Holz geschnitzt[9]. Das Schmiedehand-

---

[1] Voyage au Nedjran BSG. VI sér. tom. VI (1873) S. 602.

[2] C. Landberg, Arabica V S. 89.

[3] Ebenda S. 94.

[4] J. Halévy, Voyage au Nedjran BSG. VI sér. tom. VI (1873) S. 271.

[5] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6. Abbildungen schöner Ǧembījen gibt C. Landberg, Ḥaḍramoût Tafel neben S. 362.

[6] W. B. Harris, A Journey through the Yemen S. 310 f.

[7] G. W. Bury, Notes I S. 41 f.

[8] C. Landberg, Arabica V S. 89; Ḥaḍramoût S. 85, wo C. Landberg auch eine Abbildung eines solchen Vorhängeschlosses bringt.

[9] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 17.

werk ist vielfach in den Händen der Juden. So in Menāḫa[1], in Ṣanʿāʾ, wo sie aber keine Waffen verfertigen, im Ǧauf (siehe oben S. 63), in ʿAden[2]. Im Raṣṣāṣlande versehen Parias das Schmiedehandwerk[3]. Sonst gibt oder gab es Schmiede in Jerīm[4], el-Ǧēf im W. Ǧerdān[5], Ḥabbān[6], Mukallā[7], wo merkwürdige Flinten ohne Schaft verfertigt werden, eš-Šiḥr, dessen Messer einen besonders guten Namen haben[8]. Die Schmieden sind entweder aus an der Sonne getrockneten Ziegeln erbaut oder Reisighütten. Der Ofen besteht aus vier im Boden befestigten Ziegeln, je zwei auf jeder Seite, die Funken, Wind und Hitze abwehren sollen. Er ist innen und außen mit Lehm verputzt und von zwei Seiten offen. In einem Ziegel ist ein Loch, um das Rohr der Blasebälge aufzunehmen. Diese sind aus der Haut eines Wolltieres verfertigt und haben an ihren Öffnungen ein innen hohles Stäbchen mit einem gewehrlaufähnlichen Eisenstück an der Spitze, das man in das Loch im Ziegel steckt. Am Boden jedes Blasebalges sind zwei Schläuche befestigt, jeder auf einer Seite, die auf- und abbewegt werden, um die Luft ein- und ausströmen zu lassen. Die Feuerung erfolgt mit Holzkohlen. Der Schmied arbeitet stets mit einem Gehilfen, der die Blasebälge bedient. Das zu bearbeitende Eisen wird bis zur Weißglut erhitzt und dann mit dem Hammer geformt, wobei der Gehilfe mit zugreift, wenn das Stück besonders groß ist[9]. Eine Schmiede der Qarā ist bei Th. Bent, Southern Arabia S. 247 abgebildet. Nach J. R. Wellsted, a. a. O. stammen die Schmiede, die er in Mukallā bei der Arbeit sah, meist aus Zanzibar. Die Schmiede verwenden neben einheimischem Eisen (siehe S. 63) auch Eisen aus Schweden, das besonders geschätzt ist, aus dem Nägel, Beschläge, Ringe, Picken, kleine Hacken, Schaufeln gemacht werden, ferner indisches Eisen, das man zu großen und kleinen Messern, Scheren, Dolchklingen und Sicheln verarbeitet. Das Eisen aus en-Nīṯ gilt als schlecht[10].

Lanzen (ʿŪd ḫaṭībī oder ʿŪd) und lange Reiterlanzen (Rumḥ) werden in Zebīd, Daṯīna, ʾAnṣāb, Ḥauwir usw. verfertigt. E. Glaser[11] kaufte zwei Lanzen in Laḥeǧ für je 1⅛ Rupien.

Die einst kunstfertigen Kupfer- und Messingschmiede beschäftigen sich heute infolge der flauen Marktlage nur mehr mit der Erzeugung von Hausgeräten des täglichen Gebrauches, wie Kesseln u. ä. Freilich finden sich auch heute noch auf dem Ṣanʿāʾer Bazar Erzeugnisse des alten Kunstgewerbes, wie Tintenhörner, Wasserkannen, mit Inschriften versehene Schalen (siehe

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 58.
[2] H. v. Maltzan, Reisen in Südarabien S. 177.
[3] H. v. Maltzan, a. a. O. S. 309.
[4] C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 403.
[5] C. Landberg, Arabica V S. 243.
[6] Miles-Munzinger, a. a. O. S. 231.
[7] J. R. Wellsted, Reisen II S. 329; Th. Bent, Southern Arabia S. 75.
[8] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 23.
[9] C. Landberg, Ḥadramoût S. 353 f.; J. R. Wellsted, Reisen II S. 329.
[10] C. Landberg, Ḥadramoût S. 354.
[11] Tagebuch II S. 4v; Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130v.

Taf. XVIII Abb. 2)[1]. Die Kupferschmiede (Naḥḥāsīn) in Ṣanʿā' sind Juden und Muslime. Messingarbeiter verfertigen auch die Messingteile (Wasserbehälter) der Wasserpfeifen[2]. In Ḥabbān beschäftigten sich zu A. v. Wredes Zeit die Juden auch mit der Bearbeitung des Kupfers[3].

5. Tischlerei und Zimmermannshandwerk.

Das Zimmermanns- und Tischlergewerbe hat bei dem hochstehenden Häuserbau Südarabiens eine beachtenswerte Bedeutung. Die Herstellung der oft kunstvollen Türen, Fensterläden und des Schnitzwerkes erfordert eine langjährige Übung und läßt auch auf alten Bestand dieses Handwerkes schließen, das heute wohl überall in Südarabien, besonders in Ṣanʿā', wo Muslime und Juden Tischler (Naǧǧārīn)[4] sind, Menāḫa (Juden[5], Ḥabbān[6], el-Ǧēf (W. Ǧerdān)[7], Riḥbēt[8].

Die Zimmerleute und Tischler von Ḥabbān gehören zur Familie el-ʿAud, einer großen Holzarbeiterfamilie, die überall ein wenig verbreitet ist, selbst in Daṯīna. Sie leiten sich aus Ješbom her, wo jeder ʿAudī sich zum Grabe des Šēḫ ʿObejd begeben muß, der auf seiner Rückkehr aus ʿĪnāt zwei ʿAudī-zimmerer mitgenommen haben soll, die dann Stammväter eines neuen Geschlechtes wurden. Die von den ʿAudīs gebildete Kaste muß in alte Zeiten zurückreichen. Vielleicht sind sie Abkömmlinge des in der altsabäischen Inschrift Gl. 1000 A erwähnten Stammes ʿAud, der wohl gleichfalls irgendwie gewerblich tätig gewesen sein dürfte[9]. Merkwürdigerweise gibt es in Ḥabbān keine Schmiede — nur Zimmerer, das Handwerk ist also hier rayoniert und auf gewisse Gebiete konzentriert, abgesehen von der Erblichkeit in einer Familie. Auch das erinnert an alte Einrichtungen (siehe oben S. 37).

Die Zimmerer arbeiten mit dem Dachsbeil (Qudūm), einem schiefkantigen Stemmeisen (Manāqib), dem Hammer (Maṭraqa), der Säge (Minšār), dem Hobel (Fāra), dem Drillbohrer (Maḫdar maʿa-l-Qōs), der Feile (Mabrad) und Zange (Kelbe). Der Arbeitstisch, vor dem der Zimmerer hockt, besteht aus zwei auf die Erde gelegten Balken. Fensterläden und Türen werden aus ʿÖlbholz (*Zizyphus Spina Christi L.*), Kamel- und Eselsättel und Tragkörbe, Pflüge, Eggen werden aus Mošṯholz (ein hoher, eichenartiger Baum, *Hypodematium*

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 79.

[2] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r.

[3] A. v. Wrede, Reise S. 169.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r. Nach P. Bardey, Lettres d'Hodeidah, Revue de Geogr. XLIX (1901, II) S. 157 gibt es in Ṣanʿā' Holztüren mit so feiner Schnitzerei, daß ihr Wert im Lande selbst bis 1000 Taler (2500 Fr.) geschätzt wird.

[5] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 58.

[6] C. Landberg, Arabica V S. 216, 218.

[7] Ebenda S. 243.

[8] W. Hein, a. a. O. S. 253.

[9] Vgl. A. Grohmann, Historisch-geographische Bemerkungen zu Gl. 418/419. 1000 A, B bei N. Rhodokanakis, Altsabäische Texte I SBWA. CCVI (1927) S. 129.

erenatum [*Forsk.*] *Kuhn*)[1] gemacht. Außerdem wird noch das Holz von folgenden Bäumen verwendet:

Baṭam[2],

Sumur (*Acacia mellifera Elh.* nach G. Schweinfurth, a. a. O. S. 118),

Ṣurr (*Ficus religiosa* [?]),

Qatād (*Acacia Senegal W.*, G. Schweinfurth, a. a. O. S. 111),

Šauḥaṭ (wohl *Acalypha fruticosa Forsk.*, G. Schweinfurth, a. a. O. S. 115[3].

C. Landberg, Ḥadramoût S. 350 gibt *Grewia popolifolia* an, L. Hirsch (Globus LXXIV 1898 S. 207) macht auf wunderbar geädertes Nußbaumholz im gebirgigen Hinterlande von el-Ḥodejda aufmerksam, das sich sehr gut zu Kunsttischlerarbeiten verwenden ließe. Bauholz ist aber in Südarabien nur wenig vorhanden.

Bei G. W. Bury, The Land of Uz, auf der Tafel neben S. 301 sehen wir zwei Zimmerleute damit beschäftigt, einen Baumstamm in Bretter zu zersägen[4].

In Ṣanʿāʾ und wohl auch anderswo gehört zur Tischlerarbeit auch die Herstellung der Holzteile von Gewehren und Dolchgriffen, die die Muğarrijīn vornehmen (in Ṣanʿāʾ nur Muslime)[5], in den Küstenstädten (el-Ḥodejda, Mukallā) sind die Zimmerleute und Tischler auch Bootsbauer, an beiden Plätzen bestehen Werften für den Bau der einheimischen Segelschiffe, während in ʿAden Jollen nach Art der englischen Ruderboote hergestellt werden[6]. Die Ḥarrāṭīn z. B. in Ṣanʿāʾ verfertigten die schön gedrechselten Holzbestandteile der Wasserpfeifen[7]. El-Ḥodejda erzeugt auch Arbeiten aus Tamarindenholz und die Bettgestelle für die Tihāma[8].

6. Schneiderei.

Von Schneidern ist schon in der altarabischen Poesie des öfteren die Rede. Sie scheinen dem Stamme der Fazāra angehört zu haben und gerade nicht sehr geachtet gewesen zu sein[9]. Über die südarabischen Schneider aus historischer Zeit sind wir nicht näher unterrichtet, die Erzeugnisse ihrer Kunst

[1] Vgl. C. Landberg, Arabica V S. 240; L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 256; G. Schweinfurth, Arab. Pflanzennamen S. 105.

[2] E. Glaser, Tagebuch VI S. 28.

[3] Vgl. C. Landberg, Ḥadramoût S. 339 ff. Aus Šauḥaṭholz wurden in vorislamischer Zeit Bogen und Pfeile verfertigt, siehe R. Geyer, Mâ bukâʾu SBWA. CXLIX S. 160, 169. Heute werden Lanzen daraus gemacht, siehe E. Glaser, Skizze II S. 367.

[4] Vgl. auch C. Niebuhr, Beschreibung von Arabien 1772 S. 158 Taf. XV.

[5] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r; C. Landberg, Ḥadramoût S. 364.

[6] W. Hein, a. a. O.; vgl. auch L. Hirsch, a. a. O. S. 90; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 124; Arabia Handbooks .... of the foreign office n° 61 S. 86 f.

[7] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6r.

[8] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130v.

[9] Vgl. Th. Nöldeke, Beiträge zur Kenntnis der Poesie der alten Araber S. 31.

waren aber, wie wir oben S. 40 f. gesehen haben, sehr geschätzt, besonders die jemenischen Mäntel.

C. Niebuhr[1] sah die Schneider sowie auch die anderen Handwerker in Jerīm auf offener Straße oder an einem mit einer niedrigen Mauer umgebenen Platze unter freiem Himmel arbeiten. In Ṣanʿāʾ werden die kleinen und großen Schafpelze verfertigt, die den Qabāʾil zum Schutze gegen die Kälte dienen. Die kleinen, ohne Ärmel und nur für den Oberkörper, kosten ½ bis $1^1/_2$ Taler, die großen 3 bis $3^1/_2$ Taler[2]. Im allgemeinen scheinen die Schneider in Südarabien nicht sehr zahlreich zu sein, in Qiṣ̌in z. B. gibt es nur einen einzigen Herrenschneider, der zugleich Schulmeister ist[3].

7. Verschiedene andere Handwerke.

Außer den erwähnten Handwerken gibt es in Ṣanʿāʾ noch:

Makaufijīn, Juden, die die Kūfījen erzeugen, und zwar ihre eigenen zylinderförmigen und höhere und goldgestickte für die Muslime.

Muqaṣṣibīn, die die langen, biegsamen Pfeifenrohre aus Draht, Bindfaden usw. verfertigen. Diese Handwerker gehören beiden Religionen an.

Tanakğīn, Blecharbeiter (Juden und Muslime).

Muṣallibīn, Buchbinder (Juden und Muslime).

Muzağğağīn, Glaser (ausschließlich Juden).

Maššāṭīn, Kammacher (nur Muslime).

Muṣabbinīn, Seifensieder (bloß Juden).

Šammāʿīn, Kerzenfabrikanten (Juden und Muslime).

Muğaššiʾīn verfertigen das rote Tuch für lange Pfeifenrohre, die man Qaṣṣaba nennt (Muslime)[4].

8. Handwerksmäßige Berufe und Gewerbe.

a) Der Barbier.

Der Barbier (Ḥallāq, Muzajjin), dessen typische Gestalt uns durch die Märchen von Tausendundeiner Nacht und J. Morier, Die Abenteuer des Hadschi Baba von Ispahan so vertraut geworden ist, betreibt sein Gewerbe wohl nur in den Städten; in Ḥadramōt gibt es anscheinend keinen eigentlichen Barbier[5]. Beachtenswert ist es, daß dies Gewerbe bei Muhammedanern und Juden, z. B. in Ṣanʿāʾ[6], nur an ihren eigenen Glaubensgenossen ausgeübt wird, ein Jude läßt sich von keinem Muslim scheren und umgekehrt. Die Barbiere sind auch zugleich Zahnärzte oder Kurpfuscher (Ḥağğām), brennen, aderlassen und schröpfen in sehr einfacher und wenig

[1] Reisebeschreibung I S. 403.

[2] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130v.

[3] W. Hein, Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens MGGW. XLVI (1903) S. 253 f.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen, Bl. 6 f.

[5] Vgl. C. Landberg, Ḥadramoût S. 494.

[6] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v.

hygienischer Weise, indem sie mit dem Rasiermesser einige Hauteinschnitte machen, ein oder zwei Kuhhörner auf die Wunde setzen und so lange mit dem Munde am freien Ende ziehen, bis das heraustretende Blut das Horn festhält; das Horn wird dann abgenommen, sobald es voll ist, und gelegentlich nochmals angesetzt[1]. In Mukallā sah J. R. Wellsted[2] die Barbiere an Stelle der Hörner ein zylindrisches Glas verwenden, das unten weit ist und oben eine Spitze mit kleiner Öffnung hat, durch die die Luft aus dem Glase gesogen wird.

Über die soziale Stellung des Schröpfers, dessen Gewerbe schon im babylonischen Talmud zu den bedenklichen Gewerben gerechnet wurde und der auch später als verächtlich galt[3], vgl. I S. 96.

b) Der Metzger (Ğazzār).

Die religiösen Vorschriften bedingen es, daß die Ausübung des Gewerbes bei Juden und Muslimen auf die eigenen Religionsgenossen beschränkt ist. Der Muhammedaner kauft kein Fleisch beim Juden, weil dieser das Tier angeblich nicht in der Qiblarichtung schlachtet, und dieser wieder nicht beim Muhammedaner, weil er nicht die jüdischen Vorschriften erfüllt[4]. Man verkauft das Fleisch nicht nach Gewicht, sondern nach Teilen. Man teilt das ganze in die Hälfte und diese wieder in die Hälfte und teilt den Preis des Stückes auf jeden Teil auf, wozu der Metzger seinen Gewinn hinzufügt. Auch die Leber, Herz, Lunge, Milz, Nieren, Magen, Ventrikel, Gedärme, Magenfett werden auf die Teile verteilt und nicht allein verkauft. Meist werden nur Ziegen und Schafe geschlachtet, Rinder und Kamele nur zu besonderen Zwecken oder wenn sie eingehen sollten[5]. Zum Lebensmittelgewerbe gehört auch noch das der Bäcker (Ḫabbāz), das Juden und Muslime versehen.

c) Der Wasserschöpfer[6] (Nazzāh).

Er hat die verschiedenen Häuser gegen ein bestimmtes Entgelt mit Wasser zu versorgen, und zwar ein Wasserschöpfer meist 3—4 Häuser, je nach seiner Fähigkeit. Das Wasser schöpft er aus dem bereits oben S. 21 f. beschriebenen Brunnen, den er auch selbst errichtet. Außer dem Schlauch, den er auf der Schulter trägt, hält er einen Becher in der Hand, aus dem er umsonst jeden, der zu trinken verlangt, zu trinken gibt, aus Liebe zu Gott.

d) Der Kameltreiber[7]

befördert die Lasten auf den Kamelen von einem Ort zum anderen gegen Entgelt. Auch die Kameltreiber bilden oft, wie z. B. im Jemen, eine Art Genossen-

[1] Vgl. E. Glaser, a. a. O. Bl. 6v; Carsten Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 403; G. W. Bury, The Land of Uz S. 224.

[2] Reisen II S. 329.

[3] J. Goldziher, Die Handwerke bei den Arabern, Globus LXVI (1894) S. 204 f.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 6v.

[5] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 380 ff.

[6] C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 329 f.

[7] Ebenda S. 367 f.

schaft, deren Vorsteher für die Mitglieder der Genossenschaft haftet. Qabā'il und Bedu finden häufig in diesem Berufe ihren Erwerb (siehe Tafel VII).

e) Der Schreiber und Lehrer.

Unter die Gewerbe fallen auch zwei Berufe, die bei uns unter die Intelligenzberufe gerechnet werden, in Südarabien aber nicht diesen Vorzug genießen: das des Lehrers und des Schreibers.

Als Schreiber (Karrānī)[1] wird meist ein Mann verwendet, der eine schöne Schrift hat, die Buchführung versteht und von reichen Leuten in Dienst genommen wird, um Ausgaben und Einnahmen aufzuzeichnen, wofür er einen monatlichen Gehalt bezieht.

Der Beruf des Lehrers (Mu'allim) erschöpft sich darin, Knaben der höheren Gesellschaftsschichten im Lesen und Schreiben sowie im Qor'ān zu unterrichten. Seine Stellung ist aber nicht sehr gesichert, der Gehalt läßt sehr zu wünschen übrig, freilich werden an die Vorbildung des Lehrers keine großen Forderungen gestellt: findet sich in einem Dorfe gerade ein Mann, der den Qor'ān lesen kann und Schüler nehmen will, so wird ihm die Erziehung der Jugend anvertraut[2]. Eine der wichtigeren Schulen ist in 'Anṣāb, die die Ḥadārim-Kaufmannsgilde gründete und erhält. Der sonstigen Betätigung des Lehrers in anderen Berufen steht dabei nichts im Wege. Der Lehrer von Qišin ist z. B. auch gleichzeitig Herrenschneider und hat den Qor'ānunterricht von 6 Knaben zu leiten. Im Qišiner Gebiet gibt es auch noch 2 Lehrerinnen (in Riḥbēt und Jentūf), deren erste 4—5 Knaben und 6—7 Mädchen im Qor'ānlesen unterrichtet[3]. Abgesehen von den Schulen in den größeren Städten Jemens (Ṣan'ā' und Jerīm) ist von der einst gerühmten südarabischen Gelehrsamkeit — in Zebīd z. B. war eine berühmte Medrese — nichts mehr zu finden[4].

[1] C. Landberg, Ḥadramoût S. 393 f.
[2] G. W. Bury, Notes I S. 4.
[3] W. Hein, Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens S. 254.
[4] Vgl. I S. 50.

VII. Der Handel.

Südarabien hat schon im Altertum regen Anteil am Welthandel und Verkehr genommen; war es doch Aus- und Durchfuhrland für eines der kostbarsten Handelsgüter, für Aromata, und Umschlagplatz auf dem großen Verkehrswege vom indischen Ozean nach den östlichen Mittelmehrländern[1]. Die wichtige Rolle, die das glückliche Arabien damals im Welthandelsverkehr spielte, ist schon von K. Mannert[2] richtig erkannt worden, dem wir auch die erste Darstellung des Handels mit Aufzählung der wichtigsten Waren, die hier in Frage kamen, zu danken haben. Eine eingehende Behandlung hat der indisch-arabische Handel dann vor allem in M. Chwostows[3] ausführlichem Buche im Zusammenhang mit der Geschichte des Osthandels im griechisch-römischen Ägypten erfahren. Da dort auch eine allgemeine Übersicht über die Warenkunde gegeben ist, kann ich hier von einer ins Einzelne gehenden Darstellung um so eher absehen, als von bestimmten Teilgebieten, z. B. dem Handel mit Aromaten, bereits oben I S. 110 und Note 7, 115, 122 ff. die Rede war, und alle mit dem Verkehr zusammenhängenden Fragen im nächsten Abschnitt dieses Buches S. 101 ff. erörtert werden. Dort ist auch das wenige zusammengestellt, was aus den altsüdarabischen Inschriften zur Geschichte des Verkehrs und damit zum Teil auch des Handels beizubringen war. Der Ausfuhr, die neben Gold und kostbaren Steinen[4] vor allem Aromata umfaßte[5] und Aloe sowie Weihrauch aus Kane, Myrrhe aus Muza in den

[1] Vgl. M. Hartmann, Die arabische Frage S. 22.

[2] Geographie der Griechen und Römer VI/1 (Nürnberg 1799) S. 7—20. Eine Übersicht über den Handel nach dem Periplus maris erythraei hat auch K. Müller, Geographi Graeci minores I (Paris 1855) S. CV—CX gegeben.

[3] Forschungen zur Geschichte der Handelsbeziehungen zur Zeit der hellenistischen Monarchien und des römischen Kaiserreichs I Geschichte des Osthandels im griechisch-römischen Ägypten Kasan 1907 (russisch). Vgl. dazu M. Rostowzew, Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch-römischen Ägypten im Archiv f. Papyrusforschung IV (1908) S. 298—315.

[4] Periplus maris erythraei § 24, 28, 32, 39. Überdies wurde Schildpatt von der Dioscuridesinsel (§ 30 f.) und Serapionsinsel (§ 33) ausgeführt.

[5] Sehr lehrreich für diesen Export ist die Warenliste aus einem kaiserlichen Reskript aus der Zeit der Antonine, das in einem Bruchstück der Monographie des Aelius Marcianus über die Rechte und Pflichten der öffentlichen Angeber enthalten ist und von H. E. Dirksen,

Weltverkehr leitete, wobei Kane zugleich auch als Umschlagplatz für den Export über Moscha nach Indien und Indoscythien in Frage kam[1], steht eine durchaus nicht unbedeutende Einfuhr gegenüber. Sie umfaßte Zerealien (vor allem aus Ägypten), die nach Kane und Muza gingen und von da in die maʿāfiritische Kolonie Azanien weiterverfrachtet wurden[2], Sesamöl[3], Wein (aus Italien, Laodicaea und Ägypten), der über Kane und Muza ins Land kam, und aus letzterem Hafen gleichfalls nach Azanien weitergeleitet wurde[4], ägyptischen Safran, Cyperos, Styrax, Kankamon aus Malao[5], Korallen, Porphyr und Bergkrystall aus Ägypten[6], Zinn und Kupfer (letzteres aus Ägypten)[7], indisches und ägyptisches Linnen[8], Gewänder (auch kostbarer Art), Überwürfe

Über ein, in Justinianus Pandekten enthaltenes, Verzeichnis ausländischer Waren, von denen eine Eingangssteuer an den Zollstätten des römischen Reiches erhoben wurde in Philol. u. hist. Abh. d. kgl. Akad. d. Wiss. zu Berlin 1843 (Berlin 1845) S. 59—108 veröffentlicht wurde. Als arabische Importwaren ins römische Reich kommen hier in Frage:

I § 7 cinnamomum S. 65 f., 78 (vgl. oben I S. 123).
II § 7 costum S. 66 (vgl. oben I S. 117).
II § 7 casia S. 66 (vgl. oben I S. 123).
II § 7 smurna S. 66 (vgl. oben I S. 148 ff.).
II § 7 nardo stachys S. 66.
II gummi arabicum S. 67.
I calamus S. 68 (vgl. oben I S. 116 f.).
II—IV sardonyx S. 67.

Aus dem νόμος τελωνικός aus der römischen Kaiserzeit, den U. Wilken im Archiv f. Papyrusforschung III (1906) S. 185 ff. bespricht — er stammt aus Pap. Oxy. I. 36 — sind hiezu nachzutragen:

Col. I Z. 7 (S. 186) minäische Myrrhe ⟨[μ]ύρου ἐκ Μειναίας⟩.
Col. I Z. 11 (S. 186) cassia ⟨[κ]ασίας⟩.
Col. I Z. 12 (S. 186) Aloe (vgl. oben I S. 161 f.) ⟨ἄμμου ὑκσιωτικ(ῆς)⟩.
Col. I Z. 14 (S. 186) Cyperos ⟨[κ]ύπρου⟩.
Col. I. Z. 15 (S. 186) Ladanum (vgl. oben I S. 118) ⟨[λ]αδάνου⟩.

Zu Κασία vgl. ebenda S. 188 und Note 2, zu dieser Droge sowie Ladanum und costus außerdem noch Percy E. Newberry, The Shepherd's crook and the so-called "flail" or scourge of Osiris in The Journ. of Egyptian Archaeology XV (1929) S. 88—94.

[1] Vgl. Ezech. 27, $_{22}$ und die Bemerkungen von E. Glaser, Skizze II S. 387 ff., mit denen ich mich aber nicht auf der ganzen Linie einverstanden erklären kann (vgl. unten S. 119 zu Ra'mah).

[2] Periplus maris erythraei § 17, 24, 28, 32.

[3] Ebenda § 32.

[4] Ebenda § 24, 28.

[5] Ebenda § 8, 24, 28.

[6] Ebenda § 17, 24, 28.

[7] Ebenda § 28.

[8] Ebenda S. CIX. Von der Einfuhr ägyptischer Byssusgewebe zeugt auch die Sarkophaginschrift von Ǧīze; vgl N. Rhodokanakis, Die Sarkophaginschrift von Gizeh in der Zeitschr. f. Semitistik II S. 113—16. Der Minäer, dessen Schuldschein auf dem Sarge verewigt ist, hatte Byssusgewänder nach Südarabien importiert und den Export von Myrrhe und Kalamus für die Tempel der Götter Ägyptens in der Hand.

und Gürtel[1], goldene, silberne und kupferne Geräte[1], Pferde und Maultiere[2], und endlich Sklavinnen aus Arabien, Indien und dem vorderen Oriente überhaupt, ja sogar Ionien[3].

Der Handel Südarabiens, der stark auch die Politik des Landes beeinflußt hat, war mit den historischen Geschehnissen starken Schwankungen unterworfen. Daß Südarabien mehr als einmal um die katastrophalen Folgen herumgekommen ist, die die Bedrohung seiner Handelsstraßen und Verlegung der Seewege hätten nach sich ziehen müssen, verdankt es neben seiner glücklichen geographischen Lage vor allem dem Umstande, daß es von Anfang an nicht auf den Handel allein angewiesen, sondern stark agrarisch eingestellt war. So hat auch die persische Invasion und die islamische Eroberung seine starke wirtschaftliche Stellung nicht zu erschüttern vermocht. Die Einbeziehung ins große islamische Imperium hat vielmehr diese Stellung eher gekräftigt. Nach Ibn al-Faqīh al-Hamadānī waren um 900 n. Chr. die Südaraber die besten Geschäftsleute unter den Muslimen, die es an Geschäftstüchtigkeit den Baṣrern und Persern der Persis gleichtaten und überall im weiten islamischen Reiche ihre Kolonien sitzen hatten, wie einst ihre Vorfahren in Vorderasien und der Ägäis[4]. Idrīsī, der Südarabien aus eigener Anschauung kennen gelernt hat —, sein Werk ist 1154 n. Chr. dem Normannenkönig Roger II. gewidmet — spricht vom Export der Aloe aus Soqoṭrā[5] und schildert Zebīd als Handelszentrum, dem die Kaufleute aus dem Ḥiǧāz, Abessinien und Oberägypten zuströmen und das verschiedene indische Drogen sowie chinesiche und andere Waren ausführte[6]. Nicht minder bedeuteud war damals ʿAden, von dessen Hafen die Schiffe nach Sind, Indien und China ausliefen und Eisen, damaszierte Säbelklingen, Chagrinleder, Moschus Aloeholz, Pferdesättel, Geschirr, Pfeffer, Kokosnüsse, verschiedene Drogen und Gewürze, Schildplatt, Textilien, Elfenbein, Zinn u. a. importierten[7]. Erst die Verlegung des Seeweges durch die Umseglung Afrikas und die großzügigen Handelsunternehmungen der europäischen seefahrenden Nationen hat die Ausnahmsstellung Südarabiens im Welthandel erschüttert und den wirtschaftlichen Niedergang herbeigeführt.

1. Umriß der Handelstätigkeit in Südarabien.

Die Handelstätigkeit in Südarabien läßt sich in zwei Zweige einteilen:

1. den Außenhandel, der über Seehäfen Bedarfsartikel einführt und Landesprodukte und Erzeugnisse ausführt;

[1] Periplus maris erythraei § 24, 28.
[2] Ebenda § 24.
[3] Ebenda § 31 und unten S. 123 f.
[4] Vgl. A. Mez, Die Renaissance des Islâms (Heidelberg 1922) S. 448.
[5] A. Jaubert, Géographie d'Édrisi I S. 48.
[6] Ebenda I S. 49 f.
[7] Ebenda I S. 51.

2. den Binnenhandel, der einheimische Produkte vom Erzeuger oder eingeführte Waren vom Importeur zum Verbraucher weiterleitet oder den Überschuß der Landeserzeugnisse aufkauft und dem Exporteur überliefert. In diesem Zweige ist auch der Handel mit den Beduinen inbegriffen, denen in Südarabien die Aufgabe des Warentransportes zufällt.

Einfuhr und Ausfuhr, soweit sie vom Auslande kommt oder ins Ausland geht, findet ausschließlich über die Seehäfen statt, ja auch der Verkehr mit ʿOmān und Persien vollzieht sich zur See, da die Karawanenstraßen viel zu lang und gefährlich, der Transport auf diesen viel zu teuer wäre. Nur Kaffee geht auch zu Land von Neǵrān aus durchs Wādī ed-Dawāsir bis al-Hufhūf, umgekehrt werden Waffen aus diesem Platze und ʿOmān (Masqaṭ) wahrscheinlich auf dem gleichen Wege eingeschmuggelt. Der Handel der Kaufleute aus Ḥaḍramōt (Šibām) mit Ṣanʿā' und dem Ǧauf vollzieht sich gleichfalls zu Lande, beschränkt sich aber auf bloßen Tauschverkehr von Stoffen und Waffen gegen Kaffee und Datteln, kann also nicht eigentlich als Import gelten. Der Ausbau der Bahn el-Ḥodejda-Ṣanʿā' oder die Fortsetzung der Strecke ʿAden-Laḥeǵ bis zur Hauptstadt des Jemen (vgl. S. 138—140) würde diese Stadt freilich in noch ganz anderem Maße zu einem Handelszentrum des Jemen machen, als sie es heute ist. Aber auch dann wäre Südarabien noch ein an der Meerseite offenes, im übrigen aber fast geschlossenes Verkehrsgebiet.

Die Kaufleute bilden in Südarabien, soweit sie den Einheimischen angehören, einen einheitlichen Stand, der sich zu einer ziemlich festen Organisation zusammenschließt und in den unabhängigen Sulṭānaten die Gesellschaftsklasse der oberen Raʿijje bildet.

Außer den einheimischen Kaufleuten, unter denen die Ḥaḍārima als die besten Geschäftsleute gelten können — spielen sie doch auch in Kairo und Ǧidda eine bedeutende Rolle[1] —, liegt der Handel in den Händen folgender Nationen:

1. Parsis, die unter den indischen Untertanen Englands in ʿAden die erste Stelle als Agenten und Ladenbesitzer einnehmen und auch in el-Ḥodejda sich als Kaufleute betätigen[2].

2. Banianen oder indische Mohammedaner, die in den Häfen des Sōmālīlandes, des Golfs von ʿAden und des Roten Meeres (el-Ḥodejda) den Markt durch ihren Assoziationsgeist und ihre Kapitalien beherrschen, alle Bank- und Wechselgeschäfte in Händen haben und vor allem den Großhandel betreiben. Außer ʿAden und el-Ḥodejda haben sie auch Niederlassungen in Ṣanʿā', Mukallā, wo der Großhandel fast allein in ihrer Hand ist, sowie in eš-Šiḥr und einigen anderen Küstenorten[3]; sie betreiben auch Detailhandel.

---

[1] H. v. Maltzan, a. a. O. S. 48.

[2] H. v. Maltzan, a. a. O. S. 178; W. B. Harris, a. a. O. S. 135; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130r.

[3] H. v. Maltzan, a. a. O. S. 168, 178; R. Manzoni, a. a. O. S. 259; L. Hirsch, Reisen S. 88, 23; Van den Berg, a. a. O. S. 74; E. Glaser, a. a. O. Bl. 130r.

3. Griechen, die fast den ganzen Import an sich gezogen haben und nicht nur in den Hafenstädten (el-Ḥodejda), sondern auch den wichtigeren Binnenstädten (Ṣanʿāʾ, Taʿizz) große Geschäfte besitzen[1].

4. Juden, nur selten Großkaufleute (mit Kaffee), meist als Handwerker und kleine Geschäftsleute in den verschiedenen Städten ansässig[2].

5. Europäer, als Generalvertreter europäischer Häuser für den Import oder auch den Export tätig, so einige Amerikaner für den Handel mit Häuten in el-Ḥodejda und ʿAden, Italiener in el-Ḥodejda und Ṣanʿāʾ, Franzosen in el-Ḥodejda[3].

6. Kaufleute aus anderen Ländern des Orients: Perser in Ṣanʿāʾ und el-Ḥodejda, Abessinier in ʿAden, Ṣanʿāʾ, el-Ḥodejda.

In el-Ḥodejda sind mir folgende europäische Firmen bekannt: César Tian und Mazzuchelei Pereira (Marseille), F. F. Liverados, B. P. Caracanta, Kallondjī, Zervos Frères (Griechen), S. Pascal (Franzose). Arabische Händler sind: ʿAbd Bellāf Baradà, Moḥammed Benala, Sejd el-Bar. Eine türkische Firma ist Muḥammed Saʿīd Effendi, eine indische Moḥammed Badvelor und E. Cowasji Dinshaw, welch letztere in ʿAden ihr Hauptgeschäft hat; eine jüdische Joahid Bagedim[4]. El-Ḥodejda hat vier Konsularagentien, eine englische, französische, amerikanische und ein österreich-deutsch-italienische, die von einem Kaufmann geleitet wird. In Ṣanʿāʾ hat vor allem das Haus Caprotti (Mailand) den größten Einfluß erlangt und sich durch Heereslieferungen und den Getreidehandel eine bedeutende Stellung gesichert.

Die Geschäftsführung der Kaufleute ist höchst primitiv. Geschäftsbücher in unserem Sinne sind völlig unbekannt. In Ḥaḍramōt begnügen sich die Kaufleute in der Form Buch zu führen, daß für jede Kunde zwei Blätter bestimmt werden, auf deren einem sie als Schuldner, auf dem anderen als Gläubiger gebucht wird. Von Zeit zu Zeit findet eine Regelung der Konti statt. Wird das Saldo nicht gleich bezahlt, so beginnt eine neue Rechnung auf einem neuen Blatte. Bilanzen und Jahresabschlüsse sind aber völlig unbekannte Dinge[5]. Das Betriebskapital dieser Kaufleute ist sehr bescheiden. In Sēʾūn z. B. arbeitet der erste Kaufmann mit etwa 15.000 holl. Gulden jährlich und verdient dabei 10 %[6]. Der Verkauf erfolgt gegen Barzahlung oder auf Kredit, die Preise bei Barzahlung sind natürlich niedriger. Die größte Handelstätigkeit entfaltet entschieden Ḥaḍramōt, wo sich der Geschäftsgeist seit dem Altertum erhalten hat. Ḥaḍramitische Kaufleute sind denn auch überall zu finden: in Ǧidda, el-Ḥodejda, Ṣanʿāʾ, dem Ǧauf usf.[7]. In Südarabien, und zwar in

[1] R. Manzoni, a. a. O. S. 93, 317; E. Glaser, a. a. O. Bl. 130r.

[2] Siehe I S. 102—106; Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office nº 61 S. 92.

[3] W. B. Harris, a. a. O. S. 370; R. Manzoni, a. a. O. S. 254; E. Glaser, a. a. O. Bl. 130r; Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office nº 61 S. 91.

[4] E. Glaser, a. a. O. Bl. 130r; R. Manzoni, a. a. O. S. 359.

[5] Van den Berg, a. a. O. S. 75.

[6] Ebenda S. 74.

[7] C. Landberg, Ḥadramoût S. 244 f.

Ḥadramôt sowohl wie auch im Jemen, wickelt sich der Handel vielfach durch Vermittlung von Maklern (Dallāl) ab, denen jede Transaktion anvertraut wird. Will jemand etwas verkaufen, so bringt er die Ware zum Dallāl, der eine Ankündigung unter den Kaufleuten erläßt und den Handel mit ihnen abschließt. Dies erfolgt so, daß sich der Makler und der Käufer bei den Händen halten und Zeige- und Mittelfinger verschlingen, die der Sensal drückt, wodurch sich beide über den Preis verständigen, ohne daß der Verkäufer den Kauf für ungültig erklären kann, selbst wenn er hineingelegt wird. Der Verkäufer sagt also: „Die Sache gehört dir, ich verlange bloß das Geld." Erfolgt der Verkauf ohne Sensal, so kann er angefochten werden und ungültig sein. Der sogenannte „Verkauf unter dem Ṯōb" besteht darin, daß der Makler ein Stück Tuch auf seine und des Käufers Hände legt und den Preis festsetzt, ohne daß die Anwesenden davon etwas merken, indem er die Fingerglieder des Käufers und Verkäufers faßt, unter denen der Preis bekannt ist. Handelt es sich um Taler, so bedeutet jeder Finger 1 Taler, wird in 100 Talern gehandelt, so bedeutet er 100 Taler. Der halbe Finger bezeichnet ½ Taler, jedes Fingerglied ¼ Taler. Als Provision erhält der Dallāl von jedem Taler 2 Anas[1]. Der Dallāl ist in Ḥadramôt zugleich auch Pensionär für die Fremden[2]. Jeder Stamm und selbst mehrere Familien haben in den Haupthandelsstädten ihre Makler, die das ausschließliche Recht haben, die auf den Markt gebrachten Bodenprodukte zu verkaufen. Ihr Handwerk vererbt sich in einigen Familien. Sie bilden eine Klasse für sich, an deren Spitze, wie bei den Handwerkern, ein Abū steht, sind aber sehr verachtet und als Kilāb es-Sūq oder ʿAbīd es-Sūq (Hunde oder Sklaven des Marktes) bezeichnet[3]. Im Jemen sind die Sensale die Vermittler zwischen den Europäern und den einheimischen Lieferanten, so z. B. in el-Ḥodejda beim Häutehandel. Die Finger zeigen hier aber andere Werte an, als in Ḥadramôt[4]. Hat man sich über den Preis geeinigt, so wird der Kauf bei Kaffee und Zigaretten abgeschlossen.

In den letzten Jahrzehnten war der Handel des Jemen kein sehr großer. Der Mangel an Angebot, hervorgerufen durch die politische Lage, die schlechten Verbindungen zu Lande und teilweise auch zur See, nicht zuletzt die Erschwerung des Binnenhandels durch die bestehenden Durchgangszölle und Abgaben, deren willkürliche Handhabung den Handel geradezu lahmlegte, wie die willkürliche Einhebung der Grundsteuer die Bodenproduktion unterband, die Mängel in der Verwaltung haben den Handel sehr beeinträchtigt. Die Aus-

---

[1] C. Landberg, Ḥadramoût S. 334 f.

[2] Vgl. L. Hirsch, Reisen S. 212.

[3] Van den Berg, a. a. O. S. 74; C. Snouck-Hurgronje, a. a. O., Revue Africaine XLIX S. 97 Note 2.

[4] Vgl. G. W. Bury, Arabia Infelix S. 122: The index finger is one, the forefinger two, up to the little finger, which is four. The whole hand is five, and the index finger (bent to distinguish it from 'one') is six. Seven is the index and forefingers together, eight the next finger with them, and nine all four fingers together. In der Tihāma gilt nach E. Glaser, Tagebuch II S. 67 der Daumen 20, der Zeigefinger 15, der Mittelfinger 10, der Ringfinger 5, der Kleine 2, im ganzen 52 Taler.

fuhrszölle in el-Hodejda haben diesem Hafenplatz zugunsten ʿAdens, das als Freihafen den Verkehr an sich zog, sehr geschadet. Das hat sich allerdings in vielem schon durch einsichtige Reformen der Türkei gebessert[1]; so sind schon unter türkischer Verwaltung die Inlandszölle, Durchgangsabgaben, Verzehrungssteuern usw. beseitigt worden.

Im Jahre 1911 wurde nach der großen Aufstandsbewegung unter dem Imām Jaḥjā die drückende Transitsteuer auf Kaffee abgeschafft, und zwischen der hohen Pforte und dem Imām kam ein Abkommen zustande, das nur mehr Abgaben von Bodenprodukten, von denen die Zajditen befreit sind, sowie eine Marktabgabe von 10% von allen verkauften Waren, ferner 1 Piaster für jede geschlachtete Ziege und 10 Piaster für jedes geschlachtete Rind, außerdem noch Zollgebühren vorsieht. In el-Ḥodejda wurde außerdem ein Einfuhrszoll von 11% eingehoben sowie eine Steuer auf Petroleum und Hafengebühren[2].

Wirklichen Gewinn für den Handel aber brächte vor allem der Ausbau und die Erklärung el-Ḥodejdas zum Freihafen und die Schaffung guter Verkehrswege zu den Hauptproduktionsgebieten, vor allem ins Kaffeegebiet und die reiche Getreidegegend zwischen Ḏamār, Jbb und Jerīm. Dazu wäre der Handel auch durch Beistellung von Regierungsgeldern und Förderung durch den Staat zu beleben. So könnte der Handel aus der Stagnation herausgeführt werden, in der er jetzt steckt. Abgesehen davon wäre auch eine Reformierung der Geldgebarung, die Schaffung von einheitlicher Währung, Maßen und Gewichten sehr fördernd. Auch für die Erziehung und Heranbildung eines tüchtigen Kaufmannstandes, der nicht mit den Vorurteilen und Mängeln einer Kaste behaftet ist, ist so gut wie alles noch zu tun. Wie überall ist auch hier noch ein weites Feld für Verbesserungen und Reformen offen. Es ist Grund vorhanden, anzunehmen, daß sich der Handel des Jemen, der ja hauptsächlich in Betracht kommt, immer mehr ausgestalten wird. Der Export bewegt sich entschieden in aufsteigender Linie; 1911/12 betrug er 36,703.740 Piaster, 1913/14 42,108.439 Piaster. Der Import geht zu gleicher Zeit etwas zurück. 1911/12 betrug er 69,017.411 Piaster, 1913/14 68,989.590 Piaster, was aber aus der unsicheren politischen Lage zu erklären sein wird.

2. Der Außenhandel.

a) Der Jemen und ʿAden mit Hinterland.

Der Mangel an reicheren Mineralschätzen bzw. der Mangel geeigneter Betriebe zu deren Hebung, die fast nur als Hausindustrie, wenn auch gelegentlich in größerem Stile fabrikmäßig betriebene Erzeugung von Gebrauchsgegenständen führt dazu, daß Südarabien für seinen Bedarf an Mineralien, Metallwaren, Brennstoffen und Industrie- sowie zahlreichen Kolonialprodukten

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 131 f.

[2] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 107—109.

fast gänzlich auf die Einfuhr angewiesen ist, soweit es sich um den Bedarf an höherwertigen Gegenständen handelt.

Der Jemen wird hauptsächlich von zwei Häfen aus versorgt, von el-Ḥodejda und ʿAden. Ersteres hat fast den gesamten Außenhandel des nördlichen Jemen an sich gezogen, während ʿAden jenen des südlichen Jemen und Ḥadramōts beherrscht[1]. Das Emporkommen dieser beiden Häfen hat die übrigen Hafenplätze, vor allem Moḫā, Loḥajja, Ġalāfiqa, Ḥōha, Ġāzān um ihre einstige Bedeutung gebracht und sie als bloße Anlageplätze des Küstenverkehrs einheimischer Segelboote zu Hafenplätzen letzter Ordnung herabgedrückt, so daß sie nur mehr dem bescheidenen Tauschhandel dienen. Ähnlich erging es übrigens auch den Hafenplätzen am Indischen Meer, Šuqra, eš-Šiḥr, Mukallā, Qišin und vielen anderen.

Im Handel el-Ḥodejdas spielen bei der Einfuhr Cotonaden, Sheetings und Garn (besonders rot gefärbtes), Woll-, Seiden- und Baumwollstoffe (bedruckt oder gestreift) aus England (Manchester), Indien und Amerika, Petroleum aus Amerika und Rußland die Hauptrolle[2]. Letzteres kommt in Blechbehältern, die 17 ½ Liter fassen und zu einer ähnlichen Bedeutung zu gelangen scheinen, wie in Syrien. Sie dienen jetzt fast allgemein als Wasserkannen[3]. Ferner werden eingeführt Tonwaren, Eisen und Stahl aus Deutschland, Zucker[4], Essig aus England, französischer Kognak aus Marseille, Bier aus England, Olivenöl aus Marseille, eingelegte Gemüse aus Marseille, Weizen, Hirse, Sesamkörner, Bohnen, Datteln und andere Früchte, Zwiebeln, Pfeffer und andere Gewürze, Reis aus Indien und Europa, Mais und Hirse aus Indien, verschiedene Lebensmittel, wie Biskuits und Konserven aus England, Italien (vermicelli) und der Türkei, Kerzen aus Frankreich (Marseille), hellfarbige Decken, Baumwollhemden, Stiefel und Schuhe (teilweise aus Österreich), Schals, Lampen[5], Manufakturwaren aus Manchester und Liverpool, Seilerwaren, Glaswaren aus Frankreich, Tonwaren, französische Liköre (aus Marseille), Holz aus Indien, Butter aus Abessinien (für die Tihāma)[6], Weine aus Frankreich (Bordeaux), Strümpfe, fertige Kleider, Fez, Schreibpapier und Zigaretten-

[1] Vgl. R. Manzoni, a. a. O. S. 351.

[2] A. Bardey, a. a. O. BGH. et Descr. 1899 S. 39; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 119; Arabia, Handbooks prepared ..... of the foreign office n° 61 S. 57, 101. Seit 1909 haben die indischen Textilwaren in steigendem Maße ihres niedrigen Preises halber die amerikanischen ersetzt. In diesem Jahre belief sich die Einfuhr indischer Textilwaren auf fast 67.000 Pf. St., während der Import amerikanischer unter 49.000 Pf. St. zurückgegangen war. Aus England werden für 113.000 Pf. St. Textilwaren bezogen.

[3] F. T. Haig, a. a. O. PRGS. IX (1887) S. 481; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 103; Arabia, Handbooks prepared ..... of the foreign office n° 61 S. 57.

[4] R. Manzoni, el Yèmen S. 358 f.; G. W. Bury, a. a. O. 119. Seit 1909 gewinnt in el-Ḥodejda auch der Import von Mauritiuszucker an Boden, siehe Arabia, Handbooks etc. S. 103.

[5] R. Manzoni, a. a. O. S. 317; G. W. Bury, a. a. O. S. 119; Arabia, Handbooks etc. S. 210 f.

[6] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130r.

papier, Zündhölzer (teilweise aus Konstantinopel), Wiener Möbel, Spielkarten, Perlmutterknöpfe, Tabakdosen aus Silber, Gold- und Silberdraht, Silbertaler aus Österreich und Frankreich, Scheren und Messer, Nadeln, Bijouteriewaren, Seifen, chemische Produkte, Indigo, Anilin, Pflanzendrogen, Harze und Gummi, Parfümerien, Schießpulver, Zement, Schwefel, Rohseide, Bauholz aus Java und Singapore[1].

In der Ausfuhr stehen neben Kaffee Ziegen-, Schaf- und Ochsenhäute an erster Stelle, die nach Amerika[2] (New York), England (London) und Frankreich (Marseille) gehen, dann folgt Salz, ferner rote Farbe (Amarant), Ḥenna, Sennesblätter[3], Perlmutter aus Loḥajja und Kamarān, eine kleine Muschelart, die nach Indien ausgeführt wird[4], Weihrauch, Körnerfrüchte (Ḏura), etwas Baumwolle, Datteln, Obst, Tamarinden[5], Pistazien, Zwiebeln, Wachs, Alaun, Pflanzendrogen, Harze und Gummi, Kalk, Steine, Metallabfälle, Korbwaren und Walkererde[6]. El-Ḥodejda ist übrigens auch ein wichtiger Umschlagsplatz für den Handel nach ʿAden und viele Waren nehmen ihren Weg nach diesem englischen Hafen über el-Ḥodejda. So wurden 1909 von den 977 Tonnen Häuten im Werte von 84.700 Pf. St. nicht weniger als 132 Tonnen im Werte von 14.059 Pf. St. nach ʿAden verladen und vom Kaffeeexporte el-Ḥodejdas, der sich im selben Jahre auf 4715 Tonnen im Werte von 287.727 Pf. St. belief, gingen etwas mehr als die Hälfte (2365 Tonnen zu 151.247 Pf. St.) nach ʿAden[7].

In ʿAden wird hauptsächlich Kohle, Getreide, Reis, Hülsenfrüchte, Ḏura aus Indien, Zucker, Kotonaden aus England, Amerika und Indien, Petroleum aus Amerika und Rußland eingeführt[8]. Dazu kommt noch Tabak vom Persischen Golf[9], Kaffee aus el-Ḥodejda und von der afrikanischen Küste (Zajlaʿ), Straußenfedern aus Sōmālīland und Danākil (Dongola), Perlmutter vom Persischen Golf und vom Roten Meer, Elfenbein aus Sōmālīland und Abessinien, Lebensmittel von der afrikanischen Küste und Arabien, Schafe und Ziegen aus Berberā, Bulhar und Zajlaʿ[10]. Datteln aus Bīr ʿAlī und Mesopotamien[11], Gewürze aus Indien.

ʿAden zieht einen großen Teil des Imports der arabischen Halbinsel an sich, vor allem naturgemäß Südarabiens; dieser Import dient der Versorgung der arabischen Bevölkerung sowie auch der Verproviantierung der hier an-

[1] Arabia, Handbooks etc. S. 104.

[2] W. B. Harris, a. a. O. S. 370; G. W. Bury, Arabia Infelix S. 120.

[3] In geringen Quantitäten auch nach ʿAden exportiert. Arabia, Handbooks etc. S. 98.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130r.

[5] R. Manzoni, a. a. O. S. 358 f.

[6] Arabia, Handbooks prepared ..... of the foreign office n° 61 S. 57.

[7] Ebenda S. 93.

[8] A. Bardey, a. a. O. S. 54.

[9] W. B. Harris, a. a. O. S. 116.

[10] W, B. Harris, a. a. O. S. 137 f.

[11] Miles-Munzinger, a. a. O. JRGS. XLI (1871). S. 211; Arabia, Handbooks prepared ... of the foreign office n° 61 S. 98.

kernden Schiffe und geht zum Teil wieder an die afrikanische Küste oder die kleineren Hafenplätze des Roten Meeres und Indischen Golfs weiter. Zugleich ist ʿAden auch Umschlagsplatz für den Handel nach Europa, Amerika und anderen Ländern und nimmt so jetzt wieder jene Stellung ein, die der Platz schon im Altertum und Mittelalter innehatte. Die Tabellen im Anhang II A, B, C, D zeigen den Umfang der Einfuhr dieses Hafens; doch sei gleich hier hervorgehoben, daß die dort gegebenen Zahlen nur scheinbar auf ein starkes Emporschnellen des Handels in den Jahren 1915 und 1916 hindeuten, da die Erhöhung der Preise naturgemäß viel zum Anwachsen der Wertziffern beigetragen hat. Hinzuzufügen ist im einzelnen noch, daß ʿAden für die Bedürfnisse der englischen Garnison jährlich an lebendem Vieh, vor allem Schafe aus Berberā, für etwa 50.000 Pf. St. einführt. Textilien werden unter normalen Bedingungen hauptsächlich aus Indien und Amerika sowie England importiert. Während des Krieges hat der Import von Textilien aus Indien enorm zugenommen und gegen 1912 mit einem Gesamtwerte von 81.000 Pf. St. im Jahre 1916 880.000 Pf. St. erreicht und die sonst importierte amerikanische ungebleichte Leinwand fast zur Gänze ersetzt. Manchestertuch ist ebenfalls stark vertreten, doch geht der große Wertzuwachs dieser Ware zum Teil auf das Anziehen der Preise zurück. Indien ist auch der Hauptlieferant ʿAdens für Reis. Die Einfuhr von Mais und Hirse hat 1914 einen Wert von 224.000 Pf. St. erreicht, ist aber seither zurückgegangen, Zucker, der früher hauptsächlich aus Österreich, dann auch aus Deutschland, China und Java bezogen wurde, ist seit der Handelsperiode 1909—1912 von einem Gesamtwerte von 93.000 Pf. St. auf 194.000 Pf. St. gestiegen, wird seit 1914 aber hauptsächlich aus Indien eingeführt. ʿAden versorgt die durchfahrenden Schiffe auch mit Tabak und Zigaretten (vgl. S. 51), ersterer wird aus Ägypten bezogen. Kohle kam vornehmlich aus England, seit 1914 aber wird sie aus Indien gebracht, da die britische Kohle im Preise stark angezogen hat[1].

Die Ausfuhr ʿAdens umfaßt hauptsächlich Kaffee, Salz, Leinsamen, Sesam, Bibergeil, Haifischfinnen, Gummi, Weihrauch, Häute, Elfenbein, Straußenfedern, Gold und Moschus[2], Tabak, blaue Leinwand und Reis nach der afrikanischen Küste[3], ferner Rohbaumwolle, Perlen, Muscheln, Wachs, geschmolzene Butter (Ġi) und Datteln[4].

Neben Kaffee (siehe S. 84 ff.) und Salz (siehe S. 89 f.) bilden Häute und Leder den wichtigsten Ausfuhrposten des Handels ʿAdens. Im Jahre 1913 wurden in ʿAden für 641.878 Pf. St. Häute im Transitverkehre importiert, die sich nach ihren Ursprungsländern in folgender Weise verteilen lassen[5]:

---

[1] Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 100—104.

[2] A. Bardey, a. a. O. S. 54.

[3] J. R. Wellsted, a. a. O. II S. 303.

[4] Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 95. The Statesmans Yearbook LXIV (1927) S. 94.

[5] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 95.

aus Afrika für . . . . 556.632 Pf. St.
aus den arabischen Häfen für . . . . . . 59.493 „ „
aus dem Innern Südarabiens für . . . . . 24.584 „ „
aus anderen Quellen für. . . . . 1.169 „ „

Die Ausfuhr von Häuten und Leder ergibt für 1913 folgende Tabelle:

Bestimmungsland	Rohe Häute Wert in £	Ziegenleder Wert in £	Schafsleder Wert in £	Anderes Leder Wert in £	Gesamtsumme Wert in £
Amerika . . .	—	254.000	36.000	—	290.000
England . . .	127.000	22.000	68.000	6.000	223.000
Frankreich . .	50.000	29.000	37.000	—	116.000
Deutschland .	30.000	—	—	14.000	44.000
Italien	39.000	—	—	—	39.000
Österreich . .	33.000	—	—	—	33.000

Seit 1913 ist die Menge und der Wert der exportierten Häute, deren Hauptabnehmer Amerika ist, noch erheblich gestiegen und 1916 wurden für nicht weniger als 1,063.528 Pf. St. Häute aus ʿAden ausgeführt. Hiebei blieb Afrika der Hauptlieferant, während die Einfuhr aus dem Innern mit Kamelkarawanen infolge des Krieges stark zurückging. Hierbei ist noch festzustellen, daß der Export afrikanischer Waren, die im Transitverkehr nach ʿAden gelangen, sich gegen früher stark verschoben hat. So zeigt der Prozentsatz des Exports afrikanischer und arabischer Waren in den letzten Jahren folgendes Bild[1]:

Verkaufsstand	1909	1911	1912	1913	1916
Afrika	50·5	60	56·25	66·6	85·7
Arabien . . .	49·5	40	43·75	33·4	14·3

ʿAden spielt auch eine wichtige Rolle als Transithafen für den Handel mit Perlen aus Maṣawwaʿ sowie von Gummi. Von letzterem wurden 1913 für nicht weniger als 60.585 Pf. St. in ʿAden eingeführt, wovon für 24.000 Pf. St. afrikanischer Weihrauch nach Mukallā weiterging. Gut die Hälfte dieser eingeführten Menge stammte aus unabhängigen Sōmālīhäfen, das übrige hauptsächlich aus den Häfen des Arabischen Golfs, vor allem aus Mukallā. Der Hauptabnehmer für Gummi ist Bombay, daneben kam auch Österreich, Deutschland und Frankreich in Betracht. Der Gesamtexport an Gummi belief sich auf 79.429 Pf. St. Neben Häuten und Gummi bildet auch Wachs, das gleichfalls aus Maṣawwaʿ und Ǧibūtī stammt, einen wichtigen Handelsartikel, dessen Ausfuhr ʿAden allein bestreitet. Doch beginnen beide genannten

[1] Ebenda S. 98.

afrikanischen Häfen in letzterer Zeit mit Umgehung ʿAdens direkt in die Bestimmungsländer, vor allem Deutschland und Frankreich, zu exportieren; seit 1914 ist auch England in erhöhtem Maße Abnehmer geworden[1]. Geschmolzene Butter (Ḡi), die aus Britisch- und Französisch-Sōmālīland und Bombay bezogen wurde, geht vor allem nach den Straits Settlements, Zanzibar und den Häfen des Arabischen Golfs. Vor dem Kriege belieferte ʿAden auch Ǧidda und el-Ḥodejda[2]. Datteln aus dem Hinterlande von ʿAden gehen in erheblicher Menge nach Amerika[3]. Sesam wird fast ausschließlich aus Bombay eingeführt und nach den Häfen des Arabischen Golfs sowie der afrikanischen Küste weiterverfrachtet. Die Ausfuhr belief sich 1912—1916 auf 9000 Pf. St. Kleine Mengen von Senna kamen von el-Ḥodejda und Mukallā nach ʿAden. Obzwar dieser Artikel eine Zeitlang stark vernachlässigt wurde, ergab sich doch 1916 bereits wieder eine Ausfuhr im Werte von 9000 Pf. St., die vor allem nach Ägypten, England und Frankreich ging. Hingegen hat der Handel ʿAdens mit Elfenbein stark nachgelassen, seit Ǧibūtī seinen Export nicht mehr wir früher über ʿAden leitet. Muscheln einschließlich Perlmutter, Kauris, Schildpatt und andere Muschelarten, die fast ausschließlich aus Afrika, und zwar vor allem den unabhängigen Sōmālīhäfen stammten, wurden aus ʿAden nach England und Österreich exportiert[4]. Von Farbstoffen wurde Wars nach Masqaṭ ausgeführt[5].

Der Handel ʿAdens gewinnt ungemein durch die leichten Transportmöglichkeiten und die Stetigkeit des Schiffsverkehrs mit allen Ländern, da alle Handelsdampfer auf dem Wege nach Ostasien in ʿAden anlegen, um zu bunkern. Außerdem steht ʿAden auch im regen Verkehr mit dem Jemen und Ostafrika, so daß ein steter Austausch der Produkte dieser Gebiete nicht nur untereinander, sondern auch mit Indien stattfindet, der gleichfalls über ʿAden seinen Weg nimmt[6]. Sehr bedeutend ist der Handel ʿAdens mit Indien, wie aus der am Schlusse dieses Buches als Anhang II F beigegebenen Übersicht hervorgeht. Der Aufschwung, den ʿAden nach dem Waffenstillstande von 1918 im Vergleich zu den vorangehenden Jahren genommen hat, drückt sich am deutlichsten in den letzten Handelsstatistiken aus, nach denen ʿAden im Jahre 1925/26 für 6,075.000 Pf. St. eingeführt und für 5,645.000 Pf. St. ausgeführt hat[7]. ʿAden ist auch der einzige große Hafenplatz, der eine Handelskammer besitzt[8]. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß ʿAden heute der bedeutendste Hafen Südarabiens ist und eine große Zukunft vor sich hat. Diese günstigen Aussichten gewinnen noch durch die Anlage der Bahn, die das reiche Hinterland von ʿAden mit dem Gibraltar des Roten Meeres ver-

[1] Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 97.

[2] Ebenda S. 98.

[3] Ebenda S. 69.

[4] Ebenda S. 98 f.

[5] Ebenda S. 104.

[6] A. Bardey, a. a. O. S. 54.

[7] Vgl. The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. XVI.

[8] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 90.

bindet, und die wohl zum mindesten bis Ḍāliʿ, vielleicht in späterer Zeit auch bis Ṣanʿāʾ ausgebaut werden wird (vgl. S. 139 ff.).

b) Das übrige Südarabien.

Außer ʿAden und el-Ḥodejda, die den Hauptverkehr an sich gezogen haben, dienen der Versorgung der Eingeborenen mit Lebensmitteln und der Ausfuhr der Landesprodukte noch eine Reihe von Hafenstädten am Roten Meere und an der Südküste Arabiens. Ǧāzān exportiert Senna aus ʿAsīr. Es ist daneben noch Zentrum der Perlenfischerei und Haupthafen von Sajjid Idrīsʾ Gebiet. Im Kaffeeexport spielt es immerhin noch eine gewisse Rolle. Im Jahre 1916 gingen von hier Kaffeeballen für 73.000 Pf. St. nach ʿAden in den Transithandel[1]. Moḫā beteiligt sich ebenfalls, wenn auch nur mehr in bescheidenem Maße, am Kaffeetransport. Im Jahre 1916 ging für 10.000 Pf. St. Kaffee von hier nach ʿAden[2].

Aus Šuqra wird Kaffee und Färberröte ausgeführt und gegen Getreide und Datteln eingetauscht, außerdem exportiert der Hafen Ǧi und Ambergris[3].

Aḥwar steht im Tauschverkehr mit den östlichen Häfen, aus denen Datteln, Tuch, Gewürze gegen den Überschuß des hier produzierten Getreides eingeführt werden[4].

Bāl-Ḥāf ist der Einfuhrshafen für die Gebiete von Bajḥān, Ḥāḍina, el-Ḥauṭa. Man bezieht über diesen Hafen Waren aus ʿAden, besonders Kotonaden aus Indien[5].

Der nächste bedeutendere Ort ist Mukallā. Hier spielen vor allem indische Kaufleute, Muḥammedaner und andere Religionsbekenntnisse im Außenhandel die führende Rolle, indem sie den ganzen Großhandel fast allein in Händen haben. Sie exportieren aus Indien Stoffe jeder Art, auch Seide, ferner Weizenmehl und vorzüglich Ṭeʿām in großen Quantitäten, Weihrauch und Bauholz (auch für Schiffe) aus Sōmālīland, besonders aus ʿAlūla und Bender Meraja; ausgeführt wird von ihnen Gummi und Gummiharz sowie Weihrauch nach Indien, Haifischflossen nach China, Honig nach Java, Singapore und Zanzibar, gelegentlich Ambra, das 400 Taler für das Roṭl im Preise steht, nach England[6]. Gummi wird aus Mukallā auch nach ʿAden exportiert, ebenso Sennesblätter, die von Ḥaḍramōt kommen, Aloe wird von der afrikanischen Küste und aus Soqoṭrā nach Mukallā gebracht und von da hauptsächlich nach England und Bombay ausgeführt, der jährliche Export erreicht aber nicht 1000 Pf. St.[7] Im Weihrauchhandel spielt Mukallā eine wichtige Rolle und

---

[1] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 61, 71, 96.

[2] Ebenda S. 96.

[3] J. R. Wellsted, Reisen II S. 315, 320. Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 98 f.

[4] Ebenda S. 320.

[5] Vgl. C. Landberg, Arabica V S. 33, 192.

[6] L. Hirsch, a. a. O. S. 88, 256; J. R. Wellsted, Reisen II S. 333.

[7] Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 91, 97 f.

vermag sogar afrikanischen Weihrauch aufzunehmen; von letzterem hat es über ʿAden beispielsweise im Jahre 1913 für 24.000 Pf. St. bezogen. Eine bedeutende Rolle spielt in der Ausfuhr Mukallās der Humūmītabak, dessen Ausfuhr vom Sulṭān monopolisiert und einer türkischen Gesellschaft überlassen ist (siehe I S. 259). Früher gingen große Mengen nach der Sawāḥilīküste[1]. Aus Abessinien werden auch Geflügel und Schafe, ferner außer Mehl auch Ḏura und Datteln in Mukallā eingeführt[2], letztere auch aus Maǧdaḥa (Bīr ʿAlī)[3]. Gewürze (Pfeffer und Muskatnuß) kommen aus Indien[4]. Wahrscheinlich ist Mukallā auch der Ausfuhrhafen für das im Innern Ḥaḍramōts gesammelte Moos (Šiniʿ, *Evernia prunastri*), das nach Java exportiert wird und hohe Preise erzielt[5].

Eš-Šiḥr importiert hauptsächlich weiße Baumwollstoffe aus Indien, Datteln aus al-Baṣra, Weizenmehl aus Bombay, Kaffee aus Jāfiʿ (Šuqra), ferner Kokosnüsse, Zucker, Reis, Baumwolle, Töpferwaren, Eisen, Sesamöl, Petroleum, Ziegen, Kurzwaren. Der Import wird von einigen Großkaufleuten betrieben, die mit der indischen Malabarküste und Ostafrika, zur Zeit der Dattelernte auch mit al-Baṣra in Verbindung stehen und ihr Geschäft durch eigene Sambūqen betreiben[6]. Im Export nehmen Datteln und mit Indigo gefärbte Stoffe sowie in zweiter Linie Schildpatt und Haifischflossen (nach Indien und China) eine besondere Stellung ein[7]. Auch Honig wird nach Java, Singapore und Zanzibar ausgeführt.

Qišin steht in Überseehandel mit Ǧajda, Sēḥūt, Mukallā, Soqoṭrā, Bombay und Zanzibar[8], aus Sēḥūt wird Fischtran (Ṣīfa) zur Dichtung der Schiffe nach Indien ausgeführt[9].

Mirbāṭ ist Ausfuhrhafen für Gummi, Aloe u. dgl. nach Indien, allerdings nur in kleinerem Maßstabe[10].

Aus Ḏofār wird vor allem Butter (Ǧi), Weihrauch und Gummi exportiert[11].

Butter ist auch der Hauptexportartikel Soqoṭrās und geht von hier zu den verschiedenen Küstenmärkten von Südarabien und Afrika, nach Zanzibar und Masqaṭ. Daneben wird auch Aloe und Drachenblut, eine schlechte Sorte Weihrauch, Färberflechte (Orseille) und grobes Tuch aus Schafwolle

---

[1] J. R. Wellsted, Reisen II S. 333.

[2] L. Hirsch, Ein Aufenthalt in Makalla, Globus LXXII (1897) S. 39.

[3] Miles-Munzinger, a. a. O. JRGS. XLI (1871) S. 211.

[4] J. R. Wellsted, a. a. O. S. 334.

[5] L. Hirsch, Reisen S. 267 f.

[6] L. Hirsch, Reisen S. 23 f., 25.

[7] Van den Berg, a. a. O S. 73, 74.

[8] W. Hein, a. a. O. MGGW. XLVI (1903) S. 254.

[9] L. Hirsch, a. a. O. S. 61 f.

[10] J. R. Wellsted, Reisen II S. 348 Note 318.

[11] Th. Bent, Southern Arabia S. 260; Arabia. Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 70.

in den Küstenstädten (Tamarid, Qalansīje) von arabischen Händlern bei den Beduinen gegen Reis und Mais eingetauscht[1].

Auf einige Handelsartikel sei hier näher eingegangen.

e) Kaffee.

Kaffee bildet wohl das bekannteste Exportprodukt Arabiens. Der sogenannte Mokkakaffee (so genannt, weil er früher ausschließlich aus dem Hafen von Moḫā exportiert wurde) wird in guten Jahren enthülst und ausgelesen in einer Quantität von rund 100.000 Fard = 800.000 kg exportiert[2]. Der Export von Kaffee geht jetzt hauptsächlich über die Häfen el-Ḥodejda, ʿAden, in geringerem Maße Šuqra, Mukallā, Moḫā, Loḥajja, wo noch zu Niebuhrs Zeit ein lebhafter Handel mit Kaffee nach Kairo, Ägypten und der Türkei betrieben wurde, der damals vielfach durch die Hände dort ansässiger Kairener ging. Loḥajja kam damals und kommt gewiß auch noch heute die Nähe von Ǧidda zugute. Der ausgeführte Kaffee ist aber schlechter, wenn auch wohlfeiler. Ins Innere gehen Kaffeekarawanen durch das Wādī ed-Dawāsir bis al-Hufhūf[3]. Für den Handel im Innern und mit den Häfen dient als Stapelplatz vor allem Ṣanʿāʾ, früher ein Hauptstapelplatz für Kaffee, von wo der Kaffee besonders zur Zeit der Mekkamesse (Waqt el-Mausim) mit Karawanen nach den Mašāriq el-Jaman und nach Ḥadramōt geht. Übrigens gibt es in den Kaffeetälern überall große Märkte: so zu Ḥaǧe und in den umliegenden Orten, die den Handel mit el-Ḥodejda und den anderen Küstenplätzen vermitteln, da sich Kaufleute von el-Ḥodejda niemals so weit ins Innere verirren[4]. Ferner in Bōʿān zwischen Sūq el-Ḫamīs und Ṣanʿāʾ[5], Menāḫa[6], in Ḥadīje, dem Markt des Kaffeegebietes vom Ǧ. Rēma[7]; für die südlichen Kaffeedistrikte ist Taʿizz der Mittelpunkt, das seit Moḫās Niedergang viel nach ʿAden exportiert[8].

Noch zur Zeit Niebuhrs war in Bejt el-Faqīh „der größte Kaffeehandel in ganz Jemen, ja vielleicht in der ganzen Welt", wohin Kaufleute aus dem Ḥiǧāz, Ägypten, Syrien, Konstantinopel, der Berberei, von Fez und Marokko, aus Abessinien, von der Ostküste Arabiens, aus Persien, Indien, bisweilen

[1] Th. Bent, Southern Arabia S. 346; J. R. Wellsted, JASB. IV (1835) S. 158; G. Schweinfurth, a. a. O. Westermanns Jahrbücher LXX S. 42 f., LXIX S. 624: The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. 95.

[2] A. Bardey, a. a. O. S. 27.

[3] E. Glaser, MGGW. XXX (1887) S. 25; C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 885.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 82; Ch. J. Cruttenden, JRGS. VIII (1838) S. 285.

[5] R. Manzoni, El Yèmen S. 387.

[6] E. Glaser, PM. XXXII (1886) S. 36.

[7] S. Langer, Meine Reise nach Sanʿâ, Ausland LV (1882) S. 762; C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 336.

[8] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 113.

selbst aus Europa zusammenströmten[1]. Jetzt ist der Kaffeehandel auf el-Ḥodejda übergegangen und Bejt el-Faqīh zu einer kleinen Stadt herabgesunken[2]. El-Ḥodejda teilt sich heute mit ʿAden in den Export von Kaffee, nachdem Moḫā ruiniert war — sein Hafen ist auch für Schiffe mit tieferem Seegang ungeeignet — und auch Ǧalāfiqa, früher ein wichtiger Ausfuhrhafen für Kaffee, durch Korallenbauten seine Brauchbarkeit als Seehafen eingebüßt hatte[3]. Für el-Ḥodejda ist Kaffee der Hauptausfuhrsartikel. Die Ḥarāzīsorte geht über el-Ḥodejda ausschließlich nach Marseille[4]. L. Hirsch[5] schätzt den Umsatz von Kaffee in el-Ḥodejda auf 8,000.000 Franken, E. Glaser, Astronomische Forschungen im Jemen 1882 Bl. 24 auf 6,000.000 Piaster = 1,400.000 Franken. Nach C. Hussack[6] sollen im Jahre 1895 3,287.000 kg Kaffee aus el-Ḥodejda verschifft worden sein. Nach der türkischen Handelsstatistik betrug im Jahre 1913/14 die Kaffeeausfuhr des Jemen 3,425.215 kg im Werte von 25,159.634 Piaster (siehe Nr. 74). Der Kaffee ging nach Frankreich (Marseille), Nordamerika, Ägypten und England[7]. Auch Syrien bezieht Kaffee aus el-Ḥodejda in Strohkörbchen von 3—15 kg[8]. Im Wirtschaftsleben el-Ḥodejdas spielt die Ausfuhr des Kaffees und sein Handel eine große Rolle, den zwei europäische Häuser (Mazzuchelei Perera und César Tian aus Marseille), drei Griechen (Liverados, Karakanta und Kallondjī) und endlich acht vornehme Araber, zumeist Ḥaḍārima, betreiben, die letzteren nach Ägypten, wo sie vermutlich mit dem Muqaddim in der Ǧamalīja in Kairo oder Saʿd Allāh Bey Ḥallabo in Alexandrien in Verbindung stehen. Kein Europäer kann den Kaffee direkt einkaufen, sondern muß immer die Zwischenhändler in el-Ḥodejda benützen, die alle möglichen Kniffe und Betrügereien ausführen. Im Gebirge wird der Kaffee entweder bei den Kaffeebauern selbst oder im Sūq von kleinen Händlern (Arabern) aufgekauft, die ihn an ihre arabischen größeren Kollegen verhandeln, von denen erst die Europäer ihn abzunehmen pflegen.

Heute ist el-Ḥodejda in ʿAden ein gefährlicher Konkurrent im Kaffeehandel erwachsen. Die Schuld daran trägt, wie man leider einräumen muß, die türkische Verwaltung. Das um die Mitte des 17. Jahrhunderts und noch zu Niebuhrs Zeit blühende el-Ḥodejda mit seinem Hauptstapelplatz Bejt el-Faqīh hat zunächst schon durch die Gewaltpolitik Moḥammed ʿAlīs — der die Hälfte der Kaffeeernte im Jemen in Beschlag nahm, den Händlern nur die andere Hälfte überließ und für Ägypten den Kaffeehandel zum Staatsmonopol, d. h. zu seinem Monopol erhob, den jemenischen Händlern aber zugleich die Einfuhr dahin verbot — sowie überdies durch den Zollzwang sehr

[1] C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 318 f.

[2] S. Langer, a. a. O. S. 761.

[3] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 874.

[4] Schapiras Reise im Jemen, Globus XXXVIII (1880) S. 186.

[5] Globus LXXIV (1898) S. 207.

[6] Schrift. Ver. z. Verbreitung naturwissenschaftl. Kenntnisse in Wien XXXVII S. 311.

[7] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 120.

[8] A. Ruppin, Syrien als Wirtschaftsgebiet S. 393.

gelitten. Im Laufe der ägyptischen Zwischenherrschaft und der darauffolgenden Zeit war auch der bedeutende Hafen von Ġalāfiqa, wohin vordem fast ebensogroße Mengen von Kaffee wie nach el-Ḥodejda gingen, ruiniert worden[1]. Dieser Verfall wurde noch durch schikanös eingehobene Zölle und Steuern beschleunigt. Bereits zu Ch. J. Cruttendens Zeit (1836) mußten die Kaufleute in Bēt el-Faqīh für den Kaffee, der nach el-Ḥodejda oder Moḫā ging, drückende Steuern bezahlen und schon damals sagte Cruttenden voraus, daß die Plackereien damit enden würden, daß der Kaffee nach ʿAden statt nach den türkischen Häfen ginge[2]. Die Handhabung der türkischen Steuern und Exporttarife, die an sich keineswegs allzu drückend wären, brachte es mit sich, daß der Handel die türkischen Häfen mied. Schon in den Achtzigerjahren betrug der Ausfuhrzoll für Kaffee 1%, erhöhte sich aber tatsächlich durch die Handhabung der Behörden auf 20—25%[3].

Nach A. Bardey[4] zahlte man für Kaffee im Jemen eine alleinige Steuer von 8%. In Wirklichkeit aber wurden 8% von der Plantage, 8% auf den Märkten im Innern, eine weitere Steuer auf den Routen und schließlich 8% in den Exporthäfen vor dem Export — zusammen ungefähr 30% eingehoben. Jetzt ist diese Plackerei freilich abgeschafft, doch hat heute der Freihafen ʿAden einen großen Teil des Kaffeehandels an sich gezogen und macht dem Hafen von el-Ḥodejda, der in den Achtzigerjahren einen Aufschwung erlebte, ernstlich Konkurrenz. Schon Kahlenberg hat in den Ö. M. f. d. O. 1885 S. 130 darauf hingewiesen, daß der Aufschwung el-Ḥodejdas noch ganz anders sein würde[5], wenn sich die türkische Regierung entschlösse, den Platz zum Freihafen zu erklären. Dasselbe gilt auch jetzt, und wäre erst wieder die Eisenbahnverbindung mit Ṣanʿāʾ gesichert, so hätte eine derartige Maßregel für den Kaffeehandel, der ebenso wie der Anbau des Kaffees im Kriege stark gelitten hat[6], erhöhte Bedeutung; eine straffe, gerechte Handhabung der Zölle müßte el-Ḥodejda wieder den alten Rang im Export dieses wichtigen Artikels sichern. Heute geht eine große Menge von Kaffee teilweise zu Schiff von el-Ḥodejda nach ʿAden, teilweise wird er mit Karawanen aus dem Innern nach ʿAden gebracht. Der Qualität gereicht dies nicht zum Vorteil; denn die guten Jemensorten gelangen auf diesem Wege nur in geringen Mengen nach Europa — mit Ausnahme Marseilles. In ʿAden wird auch viel Kaffee aus Ostafrika (Zajlaʿ, Ḥarrar, Galla), ja selbst aus Amerika gelöscht, oft in schlechteren Sorten, die dann dem Jemenkaffee beigemischt werden[7] Im Jahre

[1] Schweiger-Lerchenfeld, Ö. M. f. d. O. 1881 S. 24; C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 876.

[2] JRGS. VIII (1838) S. 272; C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 882.

[3] F. T. Haig, A Journey through Yemen PRGS. IX (1887) S. 487.

[4] Rapport sur el-Yemen BGH. et Descr. 1899 S. 37; vgl. auch W. B. Harris, A Journey through the Yemen S. 137 f.

[5] Nach Kahlenberg kann man in el-Ḥodejda mit einiger Vorsicht noch reine Mokkasorten finden.

[6] The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. 652.

[7] Vgl. H. Burchardt, Reiseskizzen ZGE. 1902 S. 596; W. B. Harris, a. a. O. S. 138.

1909/10 exportierte ʿAden nach Amerika, England, Frankreich, Deutschland und Österreich 6,949.000 kg, wovon 6,136.000 kg aus el-Ḥodejda, Moḫā und Abessinien nach ʿAden eingeführt waren[1].

Im Weltkriege hat die Zufuhr von Kaffee sowohl aus dem Innern wie auch aus el-Ḥodejda begreiflicherweise sehr abgenommen, so daß der Kaffeehandel ʿAdens fast nur mit afrikanischer Ware im Transithandel arbeitete. Für die Jahre 1909, 1913 und 1916 läßt sich der Kaffeehandel ʿAdens in folgender Statistik zusammenfassen[2]:

	1909 £	1913 £	1916 £
Ursprungsland			
el-Ḥodejda	151.000	167.000	—
Moḫā	64.000	43.000	10.000
Ǧāzān	—	—	73.000
Britisch-Somaliland (Abessinien)	10.000	8.000	11.000
Ǧibūtī und Oboq	123.000	176.000	117.000
Bestimmungsland			
Frankreich	148.000	103.500	48.000
Amerika	79.000	145.000	38.000
England	42.000	24.000	49.000
Afrika	31.000	60.000	95.000
Deutschland	29.000	17.000	—
Österreich	17.000	19.000	—
Italien	15.000	28.000	16.000

Bis 1914 vermochte sich der Kaffeehandel ʿAdens stark auf Kosten el-Ḥodejdas auszudehnen, der Türkisch-italienische Krieg brachte sogar ein starkes Anwachsen des Kaffeehandels ʿAdens, das später nicht mehr erreicht wurde, während der starke Rückgang des Imports arabischen Kaffees im Jahre 1916 hauptsächlich aus dem Ausfall der Einfuhr aus el-Ḥodejda zu erklären ist, der auch durch den Import aus Ǧāzān nicht wettgemacht werden konnte. Beachtenswert scheint, daß der Export jemenischer Sorten nach Afrika, das doch selbst Kaffee erzeugt, seit 1916 stark zugenommen hat und dieser Abnehmer so ziemlich den Ausfall deckt, der durch das Ausscheiden Österreichs und Deutschlands aus der Reihe der Kaffeeabnehmer des ʿAdenhandels entstanden ist.

Preise: Der Ṣāfī (d. h. der Kaffee zum Unterschied von Bunn oder

[1] W. Schmidt, Das südwestliche Arabien S. 132.

[2] Arabia, Handbooks prepared ..... of the foreign office n° 61 S. 96.

Qišr kostet nach E. Glaser, Tagebuch X S. 38 60 Taler für die Kamelladung (= 100 Rotl ʿarabī).

Zu Cruttendens[1] Zeit (1836) betrugen die Transportkosten von Ṣanʿāʾ nach Moḫā für 1 Kamelladung Kaffee 44 Taler, wovon der Kaufmann $3^1/_2$ Taler Profit hat. Mindere Qualitäten (z. B. aus dem Wādī Šeres) verkauft man nach E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 82^r im Gebirge selbst 100 Bakmān oder Rotl für 18 Taler; in Bejt ʿIḏāqa wurden zu seiner Zeit (1883) 100 Rotl für 15 Taler verkauft (vgl. E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 92^v). Von den Sorten Maṭarī, Šibriqī, Ḫulafī verkauft man im Lande selbst 1 Qadaḥ um 3—5 Rijāl. In el-Ḥodejda wird der Kaffee nach Glaser (Astronomische Forschungen Bl. 24) nach Bahār = 320 Oqqa verkauft. Der Preis des Bahār schwankt zwischen 150 und 170 Rijāl. Der Kaffee von Jāfiʿ war zu Wellsteds Zeit in Šuqra um $200^0/_0$ teurer als in Moḫā (Wellsted, Travels II S. 412).

Heute kostet gemischter Kaffee in ʿAden 1 kg	Goldkronen	1·30—1·70
ungemischt 1 kg	„	1·60—2·20
am Hochplateau 1 kg	„	1·00—1·30
in el-Ḥodejda 1 kg	„	1·40—1·70

Preis des Kaffeebodens. Nach E. Glaser Beiblatt kostet 1 Libna Kaffeegrund 8—20 Rijāl (= 100 Quadratḏirāʿ, vom Ellbogen bis zur Spitze der ausgestreckten Finger gemessen), während sonstiger Boden im Ǧajl nur $1^1/_2$—6, ohne Ǧajl sogar nur $^3/_4$—$1^1/_2$ Rijāl kostet, nur Weingartengrund ist noch teurer.

d) Aromata, Drogen, Harze und Gummi.

Der Weihrauch der Qarā wird in Bausch und Bogen (en gros) an die Banyanenhändler verkauft, die unmittelbar vor den Monsunen nach Ḍofār kommen, um ihn fortzuschaffen. Der Export nach Bombay[2] beträgt jährlich 9000 cwt (= 457.221·6 kg). Früher war Mirbāṭ der Ausfuhrhafen für Aromata[3]. In al-Ḥāfa ist ein viereckiger, eingefriedeter Raum oder Basar, wo die Weihrauchhaufen zum Export aufgestapelt werden[4]. In Mukallā kommt sowohl Weihrauch aus dem Innern (Ḥaḍramōt) zum Verkauf, der nach Indien exportiert wird[5], als auch Weihrauch aus ʿAlūla im Sōmālīland[6]. Der Mīṭī geht hauptsächlich nach Ǧidda, der Beduī nach Bombay[7]. In Laḥeǧ tauschten zu J. R.

---

[1] JRGS. VIII (1838) S. 285.

[2] Th. Bent, Southern Arabia S. 253. Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 70.

[3] J. R. Wellsted, Reisen I S. 348, Note 318.

[4] Th. Bent, a. a. O. S. 234.

[5] J. R. Wellsted, Reisen II S. 333.

[6] L. Hirsch, a. a. O. S. 88, 256. „Andere Exporthäfen an der Sōmālīküste sind nach E. Glaser, Skizze II S. 200, Qandala, Bender Qasim, Durdurī, Rās Quraj, Ruqūda; besonders geschätzt ist der Weihrauch aus den ersten beiden Orten.

[7] S. B. Miles, On the Neighbourhood of Bunder Marayah JRGS. XLII (1872) S. 65.

Wellsteds Zeit die Beduinen aus dem Innern unter anderem auch Weihrauch gegen Getreide und Tuch um[1]. Außer Weihrauch, der auch aus Soqoṭrā ausgeführt wird (Legehén genannt), bildet die Myrrhe einen wichtigen Exportartikel, die hauptsächlich aus den Häfen Loḥajja, el-Ḥodejda ins Ausland geht, ferner Gummi aus Mukallā, eš Šiḥr, Mirbāṭ, Aloe und Drachenblut aus Soqoṭrā[2]. Außer diesen Plätzen hat auch ʿAden als Transit- und Exporthafen von Gummi und Harzen Bedeutung[3]. Auch im Jemen ist der Umsatz von Aromaten bedeutend. An Harzen, Gummi u. a. wurden 1913/14 71.804 kg zu 186.002 Piastern aus- und 106.472 kg zu 292.022 Piastern eingeführt. Pflanzendrogen wurden 192.375 kg zu 377.447 Piastern aus- und 129.196 kg zu 316.766 Piastern eingeführt.

e) Salz.

Mit dem Salztransport und Salzhandel beschäftigen sich die ʿAbīda, die das Salz von Ṣāfir nach Bajḥān bringen, und die Bil-Ḥāriṯ, die es aus Lajādīm holen[4]. Aus Ṣāfir geht das Salz nach Mārib, el-Ḥizma, ed-Dijām, wo es die Ǧahm, Ǧidʿān, Nihm, Āl Saʿīd, Ẓabjān und einzelne Murād in Empfang nehmen und nach Ḥaḍūr, Maǧrib ʿAns und dem Jemen südlich von Jerīm schaffen. Aus Lajādīm kommt das Salz nach Ḥarīb, Bajḥān, Marḫa und el-Gūba bis nach Ṣanʿāʾ. Das Gebiet, in dem jeder Stamm Salz verkaufen kann, ist genau bestimmt[5].

Von der Küste zwischen Mukallā und Sajḥūt wird Salz nach Ostafrika verladen[6], wo es den 50fachen Preis haben soll. Der Handel geht hier auf gemeinschaftliche Rechnung des Schiffsbesitzers und des Kapitäns.

Die Preise des Salzes sind sehr verschieden, vor allem ist aus Salzpfannen gewonnenes Salz bedeutend billiger als Steinsalz; an der Küste (bei Feǧǧ Masīle zwischen Mukallā und Sajḥūt) kosten 50 Säcke zu je 60—70 Pfund von ersterem 1 Mariatheresientaler[6]. Steinsalz ist erheblich teurer. In Šabwa kostet 1 Sack einen Besa (= 2 Pf.)[7]. In Ḥabt in Ober-ʿAwāliq kostete zu H. v. Maltzans[8] Zeit eine Kamelladung (gewöhnlich = 2—3$^3/_4$ Qadaḥ) 1$^1/_2$ Mariatheresientaler einschließlich der Auflage von $^1/_2$ Mariatheresientaler. Auch in Mārib kostete damals nach Th. Arnaud[9] dieselbe Menge nur 1 Taler, während sie in Ṣanʿāʾ auf 2 Taler stieg. In den Achtzigerjahren kosteten 2—2$^1/_4$ Qadaḥ, also etwas weniger als eine Kamelladung, in Mārib 1 Mariatheresientaler, in Ṣanʿāʾ hingegen bekam man für 1 Taler nur $^5/_8$—$^7/_8$ Qadaḥ.

---

[1] Reisen II S. 311.

[2] Siehe I S. 121, 164 und unten S. 94.

[3] Vgl. oben S. 78.

[4] C. Landberg, Arabica V S. 100; E. Glaser, Skizze II S. 360 Note schreibt El Ajâdîm bei Bajḥân.

[5] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 26 f.

[6] L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 46.

[7] L. Hirsch, a. a. O. S. 205.

[8] Reisen S. 247.

[9] JA. IV sér. tom. V S. 216.

der Preis stieg also hier auf das 16—21fache, während man in Ṣāfir (dem Bergwerk selbst) 12—16 Qadaḥ um 1 Taler bekam[1]. Eine ähnliche Verteuerung, die im Transport begründet ist, erfuhr auch das Salz aus Lajādīm, von dem an Ort und Stelle 12 Qadaḥ 1 Taler kosteten, dessen Preis in Ṣanʿāʾ aber auf ⁷/₈ Qadaḥ um 1 Taler stieg, also gleich teuer ist, wie das Salz aus dem viel näher an Ṣanʿāʾ liegenden Ṣāfir.

Jemen überwiegt mit seinem Salzexport den von Smyrna ungefähr um das 30fache. Die offizielle türkische Handelsstatistik für das Jahr 1913/14 (=1329 d. H.) S. 8 Nr. 3 weist folgende Beträge aus:

Fundort	Namen der Saline	Bestimmungsland	Menge kg	Wert Piaster
Jemen	Ṣalīf	Kalkutta	52,315.947	4.921.683
	,,	Singapore	10,718.800	315.881
	,,	Rangoon	6,506.426	2.208.814
		Summe . .	69,541.173	7.446.378

Das Salzbergwerk bei Smyrna hingegen lieferte nur 2,124.777 kg im Werte von 353.210 Piastern nach Serbien. Salz war unter türkischer Verwaltung Monopol und stand unter der Kontrolle der Dette Publique Ottomane, die Einfuhr war verboten.

Jetzt ist der Hauptteil des Salzexports auf ʿAden übergegangen, in dessen näherer Umgebung Salz in großen Mengen gewonnen wird. Im Gebiete der ʿAbdallī hatte seinerzeit schon die türkische Regierung an verschiedene arabische Unternehmer Lizenzen für die Salzgewinnung begeben, die jetzt zu etwa zwei Dritteln an die Firmen Cowasji, Dinshaw Bros. und Menachem Massa übergegangen ist und die ʿAden mit Salz versehen. Außerdem wird auch auf dem Isthmus von ʿAden in ausgedehntem Maße Salz aus Meerwasser hergestellt. Die Sudpfannen sind im Besitze der italienischen Firma Agostino Burgarella Ajola & Co. sowie der Bombayer Firma Abdullabhoy und Ioomabhoy Lalji & Co. Der Ertrag all dieser Werke stellte sich in den Jahren 1916/17 aus den arabischen Salzwerken von:

Šēḫ ʿOṯmān . . . . auf 525 Tonnen
Burgarella Ajola & Co. . . . . ,, 73.620 ,,
Abdullabhoy und Ioomabhoy Lalji & Co. . . . . ,, 50.732 ,,

Der größte Teil des Salzexports geht nach Indien, etwas auch nach Zanzibar[2].

[1] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 26.

[2] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 83 f., 99.

3. Der Binnenhandel.

Der Binnenhandel in Südarabien beschäftigt sich einerseits mit der Zufuhr der im Lande erzeugten oder vom Importeur ins Land gebrachten Waren an die Verbraucher, andererseits mit dem Aufkauf inländischer Erzeugnisse, soweit sie dem eigenen Bedarfe entzogen werden können, und der Zufuhr an den Exporteur. Der Tauschhandel der Stämme beschränkt sich auf die notwendigsten Lebensbedürfnisse: Qišr, Tabak, Leinwand, die zumeist aus Šibām und Ḥaḍramōt kommt. Die Städte treiben Kaffeehandel oder in entsprechenden Gebieten Getreidehandel, aber meist nur auf kurze Entfernungen, etwa eine Tagesreise[1].

Der größte Binnenhandelsplatz im Jemen ist Ṣanʿāʾ, der Mittelpunkt des Obst-, Getreide-, Kaffee- und Viehhandels. Ṣanʿāʾ ist die Handelsmetropole für die Beduinen der Umgebung bis gegen Mārib, von wo sie Salz nach Ṣanʿāʾ bringen und dafür Ḏura einkaufen, die sie in ihre Heimat verfrachten[2]. Zur Zeit der Mekkamesse (Waqt el-Mausim) kommen große Karawanen nach Ṣanʿāʾ, auch aus Ḥaḍramōt. Die Ḥaḍārim kaufen in Ṣanʿāʾ zumeist Kaffee, den sie in ihre Heimat senden, während sie dafür ihre schwarzblauen Stoffe hier absetzen[3]. Auch aus Jāfiʿ kommen Karawanen nach Ṣanʿāʾ, um ihre Produkte gegen die Waren dieses Hauptplatzes Südarabiens einzutauschen[4]. Vom Norden nach Süden kommen Karawanen mit Kaffee (aus Ḥaǧe und Umgebung, Ḥarāz), aus Neǧrān mit Datteln, die übrigens auch aus der Tihāma eingeführt werden, vom Hochserāt mit Getreide, aus Arḥab mit Holz, Früchten und Fischen. Aus dem Auslande bezogen werden Stückgüter, persischer Tabak (Tumbeki), Garn, Glas (früher aus Ägypten). Auf dem großen Basar von Ṣanʿāʾ sieht man Seidenstoffe und Samt, Gewürze, Zucker[5], Zündhölzer, Zigarettenpapier (weiß und schwarz), Sardinen in Büchsen, Stearinkerzen, Schuhwichse, Käse, Reis, Kartoffeln, Oliven, Seifen, Nüsse, Obstkerne, Mandeln, Flaschen mit Essig, allerlei Flüssigkeiten, wie Wein, Bier, Biskuits, Süßigkeiten u. a. Eßwaren, in einigen griechischen Läden fertige Anzüge, Hemden, Unterhosen, Schuhe, verschiedene Wäschestücke, Stöcke, Schirme, Petroleumlampen, Leuchter, Becher, Flaschen, Eßbestecke, irdene Geschirre, Spiegel[6]. Der Sūq von Ṣanʿāʾ ist in Straßen eingeteilt, deren jede ausschließlich einem bestimmten Gewerbe oder Geschäfte vorbehalten ist. So wohnen alle Zimmerleute in einer bestimmten Straße, ebenso alle Schmiede, Messer- und Schwertfeger, Pfeifenverkäufer, Leuchter- und Metallgefäßerzeuger, Drogisten (die Kaffee, Weihrauch, Parfüms und Drogen verkaufen), Kohlenhändler, Tuchverkäufer, Seildreher, Drechsler der Pfeifenrohre usw. Auf dem großen Platz in der Mitte wird Korn verkauft, auf dem Platz beim Bāb

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130r.

[2] Vgl. Th. Arnaud, a. a. O. JA. IV sér. tom. V S. 216 f.

[3] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 5r.

[4] W. B. Harris, a. a. O. S. 312.

[5] Ch. J. Cruttenden, a. a. O. JRGS. VIII (1838) S. 285.

[6] R. Manzoni, el Yèmen S. 93.

el-Jemen Töpferwaren, in der Nähe Früchte und Gemüse, gegen den Platz et-Ṭawāšī wird Brot und Grünfutter verkauft, ein Metzger wohnt rechts beim Bāb el-Jemen[1].

Die Läden sind klein, $1^1/_2$ *m* über dem Boden und vollgestopft mit Waren, zwischen denen sich der Verkäufer kaum bewegen kann[2]. Der Handel ist in den Händen der Juden, dermalen gibt es aber auch arabische, persische und indische Makler, selbst Kaufleute aus Abessinien[3].

Andere wichtigere Handelsplätze sind:

Merāwa in der Tihāma mit großem Markt (zweimal wöchentlich), wo Mango, Bananen, Qāt, Ḏura, Milch und die Produkte der umgebenden Berge verkauft werden, ferner Reis, Tabak, Gewürze usw., die von el-Ḥodejda kommen[4]. Menāḫa ist für den Kaffeehandel wichtig, und steht in reger Verbindung mit Indien[5], auch Bōʿān ist Hauptmarkt für den Kaffeehandel, wohin die Kaffeebauer ihre Ware bringen[6], Ḥadīje das Handelszentrum des Ǧebel Rēma, wo wöchentlich viermal Markt gehalten wird (der Hauptmarkt am Sonntag, kleinere Märkte am Dienstag, Mittwoch und Freitag), wohin alle Produkte der Tihāma und der Berge, hauptsächlich aber Qāt und Kaffee, gebracht und gegen Nahrungsmittel ausgetauscht werden. Der Qāt wird hier von Händlern aufgekauft und in die Tihāmastädte weiterverfrachtet[7]. ʿAmrān, das den Verkehr nach den nördlicher gelegenen Gebieten vermittelt. Ḥaǧe, ein Haupthandelsplatz für Kaffee, dessen Kaufleute den Handel mit el-Ḥodejda und anderen Küstenplätzen vermitteln, da Ḥodejdaer Kaufleute sich nicht bis Ḥaǧe verirren[8]. Bēt el-Faqīh, früher eine bedeutende Handelsstadt, ist heute nur ein bescheidener Markt[9]; Zebīd, mit großem Basar für Gemüse und Obst (Datteln, Kokosnüsse, Muskatnüsse, Mango, die von indischen Kaufleuten in Zebīd eingeführt wird, allerlei Gemüse, Kaffee, Honig, Indigo, Gummi, Stoffe, Getreide)[10]. Medīnet el-Asfal mit zwei Wochenmärkten[11], Taʿizz, das mit ʿAden, Ṣanʿāʾ, el-Ḥodejda und Moḫā im Handelsverkehr steht, mit zwei größeren Geschäften, die Griechen innehaben[12], Sedda mit großem Basar, Mittelpunkt der großen Karawanenstraße von ʿAden nach Ṣanʿāʾ[13], el-Ḥauṭa (Laḥeǧ) mit Basar, in dem hauptsächlich

[1] R. Manzoni, a. a. O. S. 122.

[2] R. Manzoni, a. a. O. S. 92.

[3] W. Schmidt, a. a. O. S. 72.

[4] Ch. Millingen, a. a. O. S. 125.

[5] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 4.

[6] R. Manzoni, a. a. O. S. 387.

[7] S. Langer, Ausland LV (1882) S. 762.

[8] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 82ʳ.

[9] Ch. J. Cruttenden, JRGS. VIII (1838) S. 272; C. Niebuhr, Reisebeschreibung I S. 318; S. Langer, a. a. O. S. 761.

[10] R. Manzoni, a. a. O. S. 355; E. Glaser, Tagebuch II Bl. 69ᵛ; W. Schmidt, a. a. O. S. 73.

[11] H. v. Maltzan, a. a. O. S. 402.

[12] R. Manzoni, a. a. O. S. 317.

[13] Kiepert, Globus XXXVIII (1880) S. 185.

Viehfutter (nach ʿAden) verkauft wird, aber auch Baumwollzeuge europäischer Herkunft, indische Museline usw. Ein besonderes Ansehen genießen die hier gefertigten Speere. Auch hier wickelt sich Tauschhandel mit den Beduinen ab, die Milch, Butter und Weihrauch gegen Getreide und Tuch eintauschen[1]. Laḥeǧ ist auch der Hauptlieferant von lebendem Vieh, vor allem Kühen, nach ʿAden, welcher Hafen in der Lebensmittelversorgung überhaupt stark von Laḥeǧ abhängt[2]. ʿAden ist ein Hauptstapelplatz für die zur Ausfuhr bestimmten Landesprodukte und sein Binnenhandel bedeutend. Kamelkarawanen bringen hierher Früchte und Gemüse, Viehfutter, Getreide, Holz und Holzkohle[3], andererseits verfrachten zurückkehrende Karawanen besonders persischen Tabak. Dadurch, das ʿAden Freihafen ist und für die Aus- und Einfuhr keine Steuerschraube zu befürchten steht, wie in el-Ḥodejda, hat der Tauschhandel hier seit den letzten Jahrzehnten erheblich zugenommen und es macht el-Ḥodejda scharfe Konkurrenz[4], besonders im Kaffeehandel.

Ḥaḍramīs treiben Handel bis nach Neǧrān, wo sie ihre selbst gewebten Stoffe mit rotem Saum, Ledergürtel, Schwerter, Dolche, Messer und Lanzenspitzen gegen Salz und Datteln umtauschen[5]. In Bajḥān ist vor allem Bajḥān el-Qaṣāb zu nennen, das seine Waren über Bāl-Ḥāf aus ʿAden bezieht, auf welchem Wege el-Ḥauṭa als Umladeplatz dient, das seinerseits Baumwollwaren aus ʿAden und Indien bekommt[6]. Ḥabbān betreibt Karawanenhandel mit Niṣāb und Mārib, wo man Tabak, Baumwolle und Tuch gegen Kaffee und Salz eintauscht[7]. Im Innern Ḥaḍramōts gilt vor allem Šibām als Handelsstadt ersten Ranges und überragt im Geschäftsleben und Verkehr die beiden anderen Städte Sēʾūn und Terīm weit. Der Markt ist zwar nicht von Bedeutung, die ungemein kleinen Läden haben keine Auslage und die Waren sind nicht von besonderer Qualität, bieten aber wohl alles erforderliche für arabische Bedürfnisse. Außer Lebensmitteln und den täglichen Bedarfsartikeln, wie Holz, Palmkörbe, dem in der Umgebung gedeihenden Weizen, Salz, werden auch verschiedene europäische Artikel, wie italienische Seife, französische Kerzen, bunte holländische Porzellane[8], verkauft. Die Haupthandelsplätze aber sind die Küstenstädte Mukallā und eš-Šiḥr, die der Sitz der Importeure und Exporteure sind. Nach Mukallā bringen die Beduinen Weihrauch, Gummi und Tabak, die Fischer der Umgebung Haifischflossen und Schildpatt, gelegentlich auch Ambra, dafür bietet ihnen der Markt von Mukallā verschiedene Genüsse und Lebensmittel, Fische, Weizenmehl, Ṭeʿām, Datteln, Ingwer[9]. Auch eš-Šiḥr hat Binnenhandel, freilich nur in un-

---

[1] J. R. Wellsted, Reisen II S. 311; W. B. Harris, a. a. O. S. 175.

[2] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 75.

[3] R. Manzoni, a. a. O. S. 260.

[4] Vgl. W. B. Harris, a. a. O. S. 116, 137 f.; C. Landberg, Arabica V S. 33.

[5] J. Halevy, a. a. O. BSG. VI. sér. tom. XIII (1877) S. 474.

[6] Vgl. C. Landberg, Arabica V S. 33, 192.

[7] Miles-Munzinger, a. a. O. JRGS. XLI (1871) S. 233.

[8] L. Hirsch, a. a. O. S. 204 f.

[9] Vgl. L. Hirsch, a. a. O. S. 88 f.; A. v. Wrede, Reise S. 265; J. R. Wellsted, Reisen II S. 329.

bedeutenden Verhältnissen durch Vermittlung von Beduinen, die den Transport und das Geleit der Karawanen besorgen. Auch hierher bringen sie hauptsächlich Gummi und Harze[1]. Der Basar von eš-Šiḥr ist nicht unbedeutend. Man findet dort bunte Kattune aus Europa, Seifen, Kerzen, Eisenzeug ebendaher, indische Baumwoll- und Seidenstoffe, Petroleum, schwedische Streichhölzer neben einheimischen Preßdatteln, Reis, Ṭeʿâm (Ḏura), Weizen, Weizenmehl aus Bombay, Kaffee aus Jāfiʿ, Tabak, Ziegen- und Schaffleisch, unglaublich billige kleine Fische (ʿAjd), gesalzenen und gedörrten Haifisch (Laḥam), der einen wichtigen Handelsartikel fürs Innere darstellt, aus dem andererseits Getreide, Honig, Datteln und Stoffe auf den Markt gebracht werden[2], ferner Hühner und Eier, die aber meist nicht auf dem Markt, sondern bei den Produzenten zu kaufen sind, frisches Gemüse[3], und von Gebrauchsgegenständen vor allem Töpferwaren[4]. In Qišin sind die Verhältnisse noch viel primitiver. Handel und Wandel beruhen hier überhaupt nur auf dem Tauschverkehr. Verkaufsbuden oder Märkte gibt es nicht, außer Lebensmitteln und etwas Petroleum ist nicht viel an Waren vorhanden[5]. Gelegentlicher Tauschverkehr wird natürlich von Schiffen auch an anderen Plätzen vorgenommen, außer Šuqra, das wegen seines Kaffeehandels zu nennen ist — der Kaffee aus Jāfiʿ wird hier aufgestapelt und gegen Getreide und Datteln ausgetauscht[6] —, verdient aber kaum ein Ort genannt zu werden. Noch primitiver ist der Binnenhandel auf Soqoṭrā, der nur auf den Austausch der gesammelten Landesprodukte (Harz, Gummi, Weihrauch, Drachenblut, Schafwollstoffe, Butter) gegen die wichtigsten Lebensmittel (Reis, Getreide, Hülsenfrüchte) beschränkt ist, der sich zwischen den Beduinen und den arabischen Händlern an der Küste abwickelt.

4. Geldverhältnisse, Währung, Maße und Gewichte.

Im Jemen sollte die türkische Goldlira die Goldmünze des Landes sein, ist aber in Wirklichkeit fast nie zu sehen. Im Umlauf sind das englische Pfund und der französische Napoleondor (20 Franks). Außerdem gibt es im Jemen zwei Silberstandards, der eine ist der Mariatheresientaler, der auch außer dem Jemen überall die kursierende Hauptmünze bildet; seine Einfuhr im Jemen war früher zwar verboten, er wurde aber doch auch von den türkischen Behörden als Zahlungsmittel angenommen, allerdings mit einem gewissen Kursverlust. Ihm steht gegenüber der türkische Meǧīdī, dessen Wert sehr starken Schwankungen unterworfen ist und der von der einheimischen Bevölkerung außerhalb der Städte nicht als Zahlung angenommen wird[7].

[1] L. Hirsch, a. a. O. S. 25.

[2] Van den Berg, a. a. O. S. 73.

[3] L. Hirsch, a. a. O. S. 23 f.

[4] Vgl. C. Landberg, Daṯînah, Tafel bei S. 597.

[5] Vgl. W. Hein, a. a. O. MGGW. XLVI (1903) S. 254.

[6] J. R. Wellsted, Reisen II S. 316.

[7] Vgl. G. W. Bury, Arabia Infelix S. 130.

In Ḥaḍramōt wird Kupfergeld nur von älterer Prägung nach Gewicht angenommen[1]. Bemerkenswert ist die Knappheit an kleiner Münze, die nicht nur im Jemen, sondern auch in den übrigen Gegenden stark fühlbar ist und durch Tabak, Ḳišr und andere Tauschartikel, wie Gerste, Ingwer, Pulver und Blei[2], ersetzt wird. Übrigens besteht neben der Geldwirtschaft die Naturalwirtschaft. Der Handel mit den Beduinen ist ausschließlich Tauschhandel. Baumwolltücher, Konsumartikel, vor allem Korn und Kaffee (Ḳišr), Munition usw., vertreten hier die Stelle des Geldes. Bemerkenswert ist die Leichtigkeit, mit der man im Süden Wechsel und Schecks (Ḥawāla) überall haben und senden kann; bietet die Unterschrift die gewünschte Sicherheit, so wird ein Wechsel nie zurückgewiesen. Die Gebarung mit derartigen Zahlungsmitteln ist offenbar schon sehr alt und seit langer Zeit im Gebrauch[3]. Daneben ist der Wert des Geldes ein sehr großer, seine Kaufkraft, wie man aus den angeführten Preisen sieht, eine bedeutende. Kapitalsanlagen erfolgen aber meist in Realitäten, Feldern und Dattelpflanzungen. Die Vermögenslage der einzelnen Gebiete ist verschieden. Im Jemen herrscht unter den Bauern oft große Not und Armut, ganz zu schweigen von den Beduinen, bei denen der Hunger nur zu oft zu Gaste ist. Große Vermögen gibt es hier nur in den wenigen großen Städten und auch diese sind selten oder fast gar nicht in den Händen von Arabern, sondern meist nur der Fremden (Parsis, Banianen, Juden). Ḥaḍramōt ist etwas besser daran, von Armut kann man hier nicht sprechen; große Vermögen haben wohl nur der Ğemʿadār von eš-Šiḥr, der Sulṭān von Sēʾūn und einzelne wenige Leute[4]. Bankfirmen gibt es nur in ʿAden, wo eine Filiale der National Bank of India Ltd. und eine Privatbank besteht[5]. Das Bankgeschäft liegt hauptsächlich in den Händen der Banianen; am Wechselgeschäft sind auch Juden beteiligt[6]. Der Kurs von ʿAden regelt auch den Kurs im Binnenlandsverkehr.

Fremdes Kapital hat bislang nur verhältnismäßig geringes Interesse an Südarabien genommen, was wohl auf die Unsicherheit der politischen Verhältnisse zurückzuführen ist. Englisches Geld strömt wohl in Form von Subsidien an die nominell unabhängigen, in Wirklichkeit aber unter dem Protektorate Englands stehenden kleinen Landesfürsten und Stammeshäuptlinge ins Land und ein ähnliches Verfahren hat in geringem Maße früher auch die Türkei in ihrem Interessengebiete eingeschlagen, wo es galt, unsichere Gebiete der türkischen Souveränität gefügiger zu machen. In Handel und Industrie ist aber nur wenig fremdes Kapital investiert. So arbeitete türkisches Kapital früher in den Salzwerken von Ṣalīf mit gutem Ertrag, italienisches und in-

[1] L. Hirsch, a. a. O. S. 205.

[2] S. Langer, Ausland LV (1882) S. 765 f.; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130r; G. W. Bury, Notes I S. 39 f.

[3] Vgl. C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 245.

[4] Van den Berg, a. a. O. S. 71 f.

[5] The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. 95; Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 112.

[6] W. B. Harris, a. a. O. S. 125.

disches Geld finanziert die Salzwerke von ʿAden und Umgebung, französisches steckte in der Bahn el-Ḥodejda-Ṣanʿāʾ und den Hafenanlagen von el-Ḥodejda. Jüdisches Kapital arbeitet in den Hafenplätzen und den kleinen Industrien im Innern und ist auch am Kaffeehandel beteiligt. Britisches Geld hat ʿAden zur Blüte gebracht, wenn auch die verschiedenen Handelsfirmen dieses Hafens zum großen Teile in den Händen von Ausländern sind. Indisches Kapital ist in den Häfen stark beteiligt und beherrscht auch Ḥaḍramōt, das auch in seinen Landsleuten in Java, die, reich geworden, oft in die Heimat zurückkommen, einen finanziellen Rückhalt findet[1].

Münzen.

Türkisches Geld[2]:

Gold: 1 Līra ʿot̲manli (sehr selten) = 18 Sh.
Silber: 1 Meǧīdī = 20 — 17 Piaster = 3 Sh. — 2 Sh. 10 d.
,, 2 Piaster.
,, 4 Piaster.
Nickel: 1 Piaster.

Österreichisches Geld[3]:

1 Mariatheresientaler (Rijāl, Qirš, in der Geschäftssprache ʿEffír, ʿEmsīs, Abū Ḥaqqāq) zerfällt nominell in Bruchteile, die aber in gangbarem Gelde beglichen werden:

$^1/_2$ Taler: Seráʿ.
$^1/_8$,, Šemmīr.
$^3/_4$,, Ḫamstāš, dās ilā rebīʿa.
$^1/_{16}$,, Buqše = $^3/_4$ Zalat.

Der Taler hat verschiedenen Kurs, bald 2 Rupien, 2 Rupien 2 Annas (Mukallā), 2 Rupien 4 Annas (Šibām), im Jemen 12 Piaster oder auch 4.6438 Fr., selbst $2^1/_2$ Fr. oder 2 Sh.

Ostindisch-englisches Geld[4]:

Buqša $^1/_5$ Ḫumsīje.
Dīwānī (eš-Šiḥr) = $^1/_6$ Ḫumsīje.

---

[1] Vgl. I S. 49, 106, 181 und oben S. 74; Arabia, Handbooks prepared .... of the foreign office n° 61 S. 91, 112.

[2] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 130; Arabia, Handbooks prepared .... of the foreign office n° 61 S. 110.

[3] L. Hirsch, a. a. O. S. 24, 205; E. Glaser, Tagebuch II Bl. 66; R. Manzoni, a. a. O. S. 263; H. Burchardt, a. a. O. S. 596; Arabia, Handbooks prepared .... of the foreign office n° 61 S. 110. In D̲amār gebraucht man nach E. Glaser, Tagebuch II Bl. 66 für 2 Taler den Ausdruck terā, für ¾ Taler bārar erdībe.

[4] R. Manzoni, el Yèmen S. 263; L. Hirsch, Reisen in Süd-Arabien S. 24; H. v. Maltzan, Reisen S. 337; Van den Berg, a. a. O. S. 77; Arabia, Handbooks prepared .... of the foreign office n° 61 S. 110.

$^1/_2$ Bēsa (Rubʿ ḫumsīje) = $^1/_8$ Anna.
2 Anna (Ḥarf).
4 Anna (Ūqīje oder Baule), der Standard für das ʿAdenhinterland.
Bēsa (Ḫumsīje) = $^1/_4$ Anna = 3 Pennies = $3^3/_4$ Pf.
$^1/_{12}$ Anna = $1^1/_4$ Pf. = 1 Penny.
Qirš = 30 Anna = 5 Fr. (der Mariatheresientaler).
1 Anna = 0·13375 Fr.
1 Rupie = 16 Annas = 2·14 Fr., in ʿAden = 1 Sh. 4 d.
1 Pfund = 11 Rupien und 12 Annas = 25·1405 Fr.
1 Napoleondor = 9 Rupien und 8 Annas = 20·32 Fr.

Einheimische Münzsorten.

Der zajditische Imām, der früher in Ṣaʿda residierte und sich auf seinem Siegel als ʾEmīr el-Muʾminīn (Beherrscher der Gläubigen) bezeichnet, schlägt eigene Silber- und Kupfermünzen[1].

Der Sulṭān von Laḥeǧ prägt ein kleines Kupferstück, von dem 110 auf 1 Rupie gehen, Manṣūrī genannt, das den vierten Teil des ehemaligen Manṣūrī von Ṣanʿāʾ darstellt. Es trägt auf dem Avers die Inschrift: ʿAlī ben Muḥsin el-ʿAbdelī, am Revers ḍuribat fi'l-Ḥauṭa Laḥeǧ „geprägt zu el-Ḥauṭa in Laḥeǧ", ohne Jahreszahl. Die Münze wurde aber nicht in Laḥeǧ, sondern auf Bestellung des genannten Sulṭāns in Bombay geprägt und hat nur in Laḥeǧ Geltung; außerhalb dieses Sulṭānats aber wird sie nicht angenommen[2].

Auch Terīm hat eigene Münzen, silberne und kupferne, deren Abbildungen L. Hirsch am Schlusse seines Werkes beifügt. Erstere tragen die arabischen Ziffern 16, 8 und 4 und die Jahreszahl 1281 d. H.; sie sind von einem Sejjid in Java geprägt worden und repräsentieren das Viertel, Achtel und Sechzehntel des Mariatheresientalers. Der Kupfermünzen sind zwei, sie haben die Größe des indischen Bēsa und tragen den Stempel Terīm; die eine ist dreimal so dick als die andere, bei gleichem Umfange[3].

Nach Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 111 sind die in Ḥaḍramōt gangbaren einheimischen Münzen der Ḫamsīje, eine kleine Kupfermünze, die etwas weniger als ein half-penny im Werte steht, drei noch kleinere Kupfermünzen und drei Silbermünzen: der Ḥaraf = 4 d., die ūqīje = nahezu 8 d. und der qarš = nahezu 5 Sh. Außerdem sind hier noch Fünffrankstücke und Zehncentsstücke holländisch-ostindischer Prägung in Umlauf.

Maße und Gewichte.

Längenmaße[4].

Das Normallängenmaß ist die Elle (Ḏirāʿ), die verschieden lang angenommen wird:

---

[1] Vgl. H. Burchardt, Reiseskizzen aus dem Jemen ZGE. 1902 S. 394.

[2] H. v. Maltzan, a. a. O. S. 337; W. B. Harris, a. a. O. S. 173.

[3] L. Hirsch, a. a. O. S. 232.

[4] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 10r; Tagebuch VIII S. 57; R. Manzoni, el Yèmen S. 358, 264; G. W. Bury, Notes I S. 40; Van den Berg, a. a. O. S. 77.

1 Ḏirā', d. h. die Länge vom Ellbogen bis zu den ausgestreckten Fingerspitzen (65 cm).

1 Ḏirā' el-Hādī (so genannt nach einem Imām von Ṣa'da) = 3 Šibr = 65 cm.

1 Ḏirā' el-Jad = 46 cm (genau 0·4575 m).

2 Ḏirā' el-Jad machen 1 Yard (0·915 m).

8 Yard = 1 Ṯōb (7·320 m).

Bei besonderen Höhen und Tiefen rechnet man nach der durchschnittlichen Manneshöhe Qāma (oder Bā').

In Ḥaḏramōt rechnet man nach

Šibr = 6 cm.
Ḏirā' = 3 Šibr = 12 cm.
Sāqiṭ = 5 Ḏirā' = 60 cm.
Farsaḫ = 80 Sāqiṭ = 4·8 m.

Flächenmaße[1].

Die Einheit bildet die Quadratelle

1 Libna { 12 Quadrat-Ḏirā' = ca. 62 m² (nördlich von Ṣan'ā').
10 Quadrat-Ḏirā' = ca. 43 m² (Ṣan'ā' und Umgebung).
14 Quadrat-Ḏirā' (in einzelnen Orten, die Umrechnung in m² hat Glaser nicht gegeben).

1 Ma'ād = 10.000 Quadrat-Ḏirā' (d. h. ein Quadrat von 100 Ḏirā' Seitenlänge).

Hohlmaße[2].

1 Mudd = $^2/_3$ l. 1 Ṯumānī (Ṯumun) = 2·387 kg.
1 Ṣā' = 3 Mudd.
1 Qadaḥ = 16 Ṣā' = 16 Ṯumānī (in Ṣan'ā') = 22—24 Oqqa = 8 Kēlāt (in Ṣan'ā' = 24 Oqqa).

1 Rubā'ī = 4 Ṯumānī. 1 Ḫajla = 3 Ṯumun = 7·149 kg.
1 Wisq = 60 Ṣā'. 1 Ḫasima = 1·362 kg.
3 Ḫasima = 4·54 l.

Andere Maße kennt man in Daṯīna und Ober-'Awāliq. Das Normalmaß ist hier das Kēla; 1 Kēla Korn soll in Daṯīna 14 Roṭl, in Ober-'Awāliq 7 Roṭl wiegen.

1 Ṯamīna = $^1/_4$ Kēla.

1 Maṣrā = $^1/_2$ Kēla (oder $^1/_2$ Ṯamīn Sirkālī) = $^1/_2$ Bushel in 'Aden = 3 Oqqa in Ṣan'ā'.

[1] Siehe E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 9ᵛ bis 11ʳ. Sm Tagebuch VIII S. 57 gibt Glaser 1 Libna = 144 Quadrat-Ḏirā' Hādī an, was aber für 14 verschrieben sein dürfte.

[2] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 26 Note 2; Tagebuch III S. 18; R. Manzoni, el Yèmen S. 264; C. Landberg, Arabica V S. 34. Zu Ḏahab vgl. Hamdānī, Ṣifa Ǵezīrat el-'Arab S. 199_{20}, 200_{23}; Van den Berg, a. a. O. S. 77.

1 Ḏahab = 3 Kēla = 7 Bushel von ʿAden (in Daṯīna).
In eḍ-Ḍāhir mißt man nach Ka's = $^3/_4$ Kēla von ʾAnṣāb.
In Bāğil hat 1 Qadaḥ = $2^3/_4$ Ḥakam.
In el-Ḥodejda hat 1 Ḥaqam = $2^3/_4$ Bāğiler Ḥakam.

In Ḥaḍramōt sind im Gebrauch:

Šaṭr = ± $^1/_2$ l.
Muṣrā oder Mudd (Qurṣ in eš-Šiḥr und Mukallā) = 2 Šaṭr = 1 l.
Rabāʿī = $1^1/_2$ Mudd = $1^1/_2$ l.
Ṣāʿ = 4 Rabāʿī = 6 l.
Qahāwil = 2 Ṣāʿ = 12 l, in eš-Šiḥr und Mukallā Mikjāl = 8 Qurṣ = 8 l.

E. Glaser sah in Ṣanʿāʾ 1 Mudd aus dem Jahre 1174, auf dem angegeben war, nach welchem Mudd er geregelt wurde, bis auf die Zeit des Propheten.

Gewichte[1].

1 Dirhem = 3·12 g.
1 Waqīje = 10 Dirhem = 31·2 g.
1 Roṭl ʿArabī = 16 Waqīje = 160 Dirhem = 0·5 kg (genau nach R. Manzoni 0·454 kg, auch Bakmān genannt).
1 Oqqa = 2·5 Roṭl ʿArabī = 400 Dirhem = $1^1/_4$ kg (im Ğōf Ḫums genannt, genau nach Kahlenberg 1·280 kg).
1 Bahār = 320 Oqqa = 40 Farāsal. Manzoni gibt dem Bahār 12 Farāsila zu je 28 Roṭl = 152·544 kg.
1 Bakkār = 300 Oqqa oder nach Kahlenberg 380 kg.
1 Farāsal = 8 Oqqa.
1 Qinṭār = 45 Oqqa.
1 Bags = 63·500 kg.

Dirhem, Roṭl und Oqqa sowie Waqīje werden nur für kleine Warenmengen verwendet. Für große Mengen hat das Farāsal sein eigenes Gewicht, und zwar:

für Kaffee aus el-Ḥodejda (Ğebelī und die in Ṣanʿāʾ gangbare Sorte)	1 Farāsila	= 20 Roṭl	= 12·712 kg
für Kaffee aus Berberā und Zajlaʿ . . .	1 ,,	= 35 ,,	= 15·890 ,,
für Perlmutter	1 ,,	= 32 ,,	= 14·528 ,,
für Kaffee mit Hülsen	1 ,,	= 33 ,,	= 14·982 ,,
für Zucker, Reis	1 ,,	= 28 ,,	= 12·712 ,,
	1 ,,	= 32 ,,	= 14·528 ,,

Ebenso steht es mit der Kamellast (Ḥeml), die nach Glaser, Tagebuch X S. 38 400 Roṭl ʿArabī beträgt.
Für Datteln beträgt 1 Ḥeml = 4 Bags = 254 kg.

[1] E. Glaser, Tagebuch X S. 38, III S. 18; Astronomische Forschungen; R. Manzoni, el Yèmen S. 263 f.; Kahlenberg, Ö. M. f. O. 1885 S. 130 Note 1; G. W. Bury, Notes I S. 40; Van den Berg, a. a. O. S. 76 f.

Für Artikel aus dem Innern, außer Datteln, Kaffee, Körnerfrüchten, 304·800—355·600 kg.

Für Artikel vom Meere, außer Datteln, Kaffee, Körnerfrüchten, 304·800 bis 355·600 kg.

Korn und Brennholz mißt man nach Candy zu 304·800 bzw. 406·400 kg.

In Ober-ʿAwāliq hat 1 Waqīje (das Gewicht eines Talers) 27 g, 1 Roṭl = 14 Waqīje, 1 Farāsila = 18 Roṭl, 1 Ḥeml = 12—20 Farāsila.

In Daṯīna hat 1 Roṭl 12 Waqīje.

In Ḥaḍramōt sind folgende Gewichte üblich:

Qafla = ± 2·5 g.
Ūqīja = 10 Qafla = 25 g.
Raṭl = 12 Ūqīja = 300 g (in eš-Šiḥr und Mukallā = 16 Ūqīja).
Rafʿa = 12 Roṭl = 3·6 kg.
Farāsila = 2 Rafʿa = 7·2 kg.
Bahār = 12$^1/_2$ Farāsila = 90 kg.
Ǧābir = 2 Bahār = 180 kg.

VIII. Der Verkehr.

A. Geschichte.

Die zentrale Lage Arabiens zwischen den Mittelmeerländern und den Ländern Südasiens (Indien, Indischer Archipel, China, Japan) hat dieser Halbinsel seit den ersten Versuchen, die zum Weltverkehr führten, eine einzigartige Bedeutung gesichert. Die beiden Meerbusen, die sie vom afrikanischen Kontinent einerseits und vom asiatischen Hochlande andererseits trennen, waren auch die beiden hauptsächlichen Einfallstore, die für ihre Erschließung in Betracht kamen; durch sie führten die beiden Hauptstraßen zur See, auf denen sich der alte Verkehr zwischen Indien und seinen östlichen Nachbarländern sowie der Ostküste Afrikas und dem arabischen Gestade vollzog, um dann, entweder zu Land von einzelnen Häfen des Roten und Persischen Meeres sowie der Südküste Arabiens aus, seine Fortsetzung nach den Mittelmeerländern zu finden oder in die schiffbaren Ströme des Euphrat und Nil einzumünden, wobei die Verkehrswege vom Euphrat her wahrscheinlich als älter zu betrachten sind als die über den Nil, letzterem aber infolge der besseren Schiffbarkeit des Stromes und des kürzeren Landtransportes sowie der Möglichkeit einer direkten Wasserstraße zwischen dem Roten Meere und dem Nil allmählich überwiegende Bedeutung zukam. Wir wollen zunächst auf den Verkehr zur See eingehen.

Daß zwischen der arabischen und afrikanischen Küste des Roten Meeres schon seit der Erfindung von irgendwie gearteten, wenn auch noch so einfach gestalteten Verkehrsmitteln Schiffahrt getrieben wurde, steht wohl außer Zweifel und kann ebenso für das Persische Meer angenommen werden, obwohl wir hier leider nur auf Vermutungen angewiesen sind, da keine schriftlichen Quellen zu uns sprechen. Es mag sich dabei in der ältesten vorhistorischen Zeit wohl nur um Überquerung der engsten Stellen beider Meere oder um Küstenschiffahrt gehandelt haben, die sich im Roten Meere auf dessen südlichen Teil (Südarabien—Sōmālīland) beschränkt haben mag. Der Transport von Weihrauch, dieses ältesten Handelsartikels Arabiens, mag sich in der ältesten Zeit entweder auf dem Landwege auf der Westseite des Serāt oder über die Bāb el-Mandeb-Straße nach der afrikanischen Küste und von hier nach Nubien vollzogen haben, von wo aus er auf ägyptischen Fahrzeugen nilabwärts weiter verfrachtet wurde. Daß gerade dies kostbare Aroma zum Anreiz für die Erschließung der Weihrauchländer durch Ägypten wurde, werden wir in folgendem sehen. Mit einemmal tauchen nämlich aus dem alten

Reiche Ägyptens (VI. Dynastie) Nachrichten auf, die uns zeigen, daß wohl die alten Ägypter als erste den Versuch einer größeren Schiffahrt auf dem Roten Meere unternahmen. (Siehe I S. 122 Note 2.)

Genaueres wissen wir hier erst aus dem mittleren Reiche, und zwar vom 3. Pachon des 8. Jahres der Regierung des Königs Śe-ʿanḫ-Ka-Ra, des letzten Königs aus der XI. Dynastie, die bis 2000 v. Chr. regierte, dessen Würdenträger Ḥannu in einer Inschrift im Wādī Ḥammāmāt berichtet, wie er den Auftrag bekam, nach dem Lande Pun zu fahren, um für den Pharao wohlriechende Spezereien zu bringen, die die Fürsten des Roten Meeres sammeln. Er ging von Koptos auf der Gebirgsstraße aus, bahnte sich seinen Weg zum Meere, legte auf dem Wege 4 Brunnen an und ließ an der Küste Lastschiffe bauen, um die Erzeugnisse Punts einzuführen, was dem Manne auch glücklich gelang. Dieser erste historisch festgelegte Transportverkehr zwischen Ägypten und Punt vollzieht sich also von Koptos durchs Wādī Ḥammāmāt wohl nach Qoṣejr, von hier durch das Rote Meer nach Punt (siehe I S. 122, Note 2) und auf demselben Wege zurück. Auch aus der XII. Dynastie (Sesostris II.) haben wir Nachrichten über Expeditionen nach Punt. Nach den Nachrichten Herodots (II cap. 102) soll Sesostris „auf langen Schiffen von dem Arabischen Meerbusen ausgezogen sein und die längs dem Roten Meere wohnenden Völker unterjocht haben, bis er auf seiner weiteren Fahrt in ein vor Untiefen nicht mehr zu befahrendes Meer gelangte“. Nach Diodor (I 55) soll er die Küsten bis Indien unterworfen, nach Plinius (VI cap. 29 [34] § 174) sein Heer bis zum Hafen Mossylon geführt haben. Strabo (XVI cap. 4 § 769) kannte in Dire (Δείρη) die Stelle, wo sein Heer nach Arabien hinübergezogen sein soll.

In der sogenannten Hyksosperiode (XIII.—XVII. Dynastie) dürfte eine Unterbrechung des Seeverkehrs mit Punt, soweit er von den Ägyptern ausging, eingetreten sein, und erst unter der XVIII. Dynastie nimmt er wieder einen allerdings bedeutenden Aufschwung, wie uns der lange, mit Bildern ausgestattete Bericht im Tempel von Dēr el-Baḥrī zeigt, den die Königin Ḥatšepsowet verfassen ließ. Leider wissen wir nicht, von wo diese groß angelegte Expedition ihren Ausgang nahm. Wir dürfen aber vermuten, daß auch diesmal Qoṣejr den Ausgangspunkt bildete. Punt scheint von dieser Zeit an dem Pharao Tribut geschickt zu haben. Erst unter Ramses III. (XX. Dynastie, 1200—1100 v. Chr.) setzt wieder die Schilderung einer größeren See-Expedition ein, die diesmal in das große Meer des verkehrten Wassers, d. h. wie A. Erman dargetan, zum Persischen Golf und zu den Ländern von Punt führte und von hier nach Qoṣejr zurückkehrte — wohl die erste Umseglung Arabiens durch die Ägypter. Damit scheint aber die Epoche des Aufschwunges des Seeverkehrs Ägyptens nach Punt ihren Anschluß erlangt zu haben, größere Unternehmen unterbleiben jedenfalls auf lange Jahre hinaus[1]. Erst unter der XXVI. Dy-

[1] Siehe außer der oben zitierten Literatur J. Lieblein, Handel und Schiffahrt auf dem rothen Meere in alten Zeiten, Christiania 1886 S. 11 ff., B. Moritz, Arabien, Studien zur physikalischen und historischen Geographie des Landes, Hannover 1923 S. 72 bis 77, und A. Köster, Seefahrten der alten Ägypter (Meereskunde XIV/9, Berlin 1925),

nastie, die für Ägypten eine Epoche der Renaissance brachte, nimmt der Verkehr wieder einen neuen Aufschwung. Die wichtigste Unternehmung in dieser Hinsicht ist der Bau eines Kanals vom Nil zum Roten Meere, den Necho (609 bis 595 v. Chr.) unternommen hat[1]. Er war vier Tagfahrten lang und so breit, daß zwei Trieren nebeneinander fahren konnten, nahm vom Nil ein wenig oberhalb Bubastis bei der arabischen Stadt Patumos (Pithom, westlich von Heroonpolis beim heutigen ʿAbbāsīje) seinen Anfang, führte dann durch die Arabien zugekehrten Teile der ägyptischen Ebene am Fuße des Gebirges bei Memphis von Westen nach Osten, zog sich dann in Schluchten (Wādī Ṭūmīlāt) und verlief vom Gebirge nach Süden in den Arabischen Meerbusen. Necho benützte nachweisbar eine Kanalanlage aus dem mittleren Reiche vom Nil zu den Bitterseen, die 1798 wieder aufgefunden wurde, 45 m breit und 5 m tief war und jetzt wieder benützt wird[2]. Es scheint also etwas Wahres daran zu sein, wenn Herodot und Plinius die Anfänge dieses Werkes dem Sesostris zuschrieben. Necho hat den Bau dieses Kanals nicht vollendet. Hingegen scheint er der Schiffahrt im Roten Meere seine Aufmerksamkeit zugewendet zu haben; er ließ wenigstens im Arabischen Meere Schiffe bauen. Er war es auch, der, wie Herodot (IV cap. 42) berichtet, Phönizier vom Roten Meere aus Afrika umsegeln ließ, die im dritten Jahre wieder in Ägypten ankamen. Daß hiezu gerade Phönizier berufen wurden, ist deshalb interessant, weil wir daraus ersehen, daß dieses unternehmendste Handelsvolk des Altertums auch im Roten Meere Schiffahrt trieb, was wir allerdings auch aus den Ophirfahrten Ḥirams wissen, deren Endziel auch heute, trotz der reichen Literatur, die über dieses Ereignis entstand, noch immer nicht völlig sicher festgestellt ist[3]. Der Bau des Kanals zum Roten Meere wurde von Darius I. wieder aufgenommen, als er Ägypten erobert hatte, und anscheinend vollendet[4]. Wie Necho einst die Umseglung Afrikas veranlaßt hatte, so unternahm im Auftrage des Darius Scylax aus Karyanda von Kaspatyros eine Fahrt ins Meer und gelangte von hier in 30 Monaten in den Arabischen Meerbusen[5]. Seit dieser Zeit nimmt das geographische Wissen und die Schiffahrt in diesen Gewässern stetig zu. Zu Theophrasts Zeit (vgl. oben I S. 123, Note 5) war Heroonpolis der Ausgangspunkt für Fahrten im Roten Meere, wie auch noch unter Eratosthenes (Strabo XVI cap. 4 § 768). Alexanders des Großen Admirale Nearchos, Onesikritos[6], Androsthenes[7], Orthagoras erforschten den

---

S. 10 ff., C. Conti Rossini, Storia d'Etiopia („Africa Italiana" Collezione di monografie a cura del Ministero delle colonie III Roma 1928), S. 42—64.

[1] Herodot, II cap. 158; Strabo, XVI cap. 1 § 804; vgl. Plinius, VI cap. 29 (33) § 165 f.

[2] Baedeker, Ägypten (Leipzig 1913) S. 172, 174.

[3] Sehr eingehend und mit außerordentlicher Gründlichkeit ist das Problem der Ophirfahrten behandelt von B. Moritz, Arabien S. 78—117.

[4] Das läßt sich aus Herodots Schilderung entnehmen. Strabo erzählt, Darius habe das der Vollendung nahe Werk wieder aufgegeben.

[5] Herodot IV cap. 44.

[6] Vgl. Plinius VI cap. 22 (24) § 81; cap. 23 (26) § 96—100.

[7] Strabo XVI cap. 3 § 766.

Seeweg nach Indien und in das Arabische Meer, von ihren Nachrichten zehren noch die späteren Klassiker. Vereinzelte Fahrten zur arabischen Küste wurden auch im III. Jahrhundert unternommen. So segelte nach Diodor (VI cap. 2 § 4) Euemeros, ein Freund Kassanders († 297 v. Chr.), von Arabia Eudaimon (ʿAden) nach der Insel Panchaia (Soqoṭrā). Als Ägypten in der Ptolemäerzeit seine Selbständigkeit wieder erlangte, richtete man besonderes Augenmerk auf die Entwicklung des ägyptischen Handels. Galt es doch, den mächtigen Seleuciden, die die Handelsstraßen vom Euphrat zum Mittelmeer und dem Persischen Golf innehatten, den Rang abzulaufen. Wir wissen, daß Ptolemaios II. Philadelphos (205—247 v. Chr.) eine Expedition zur Erforschung der Küsten des Roten Meeres aussandte[1]; auf ihn wird die Gründung einer Reihe von Städten an der afrikanischen Küste zurückgeführt (Ptolemais epi Theras, Arsinoë am Meerbusen von Suez)[2], er hat auch den Kanal vom Nil zum Roten Meere wieder herstellen und verschließbar machen lassen[3]. Wir dürfen aber annehmen, daß diese Neuerungen den seefahrenden Südarabern und Indern zum mindesten ebenso zustatten kamen, wie den Ägyptern selbst. Am Ausgang des III. Jahrhunderts besaß man, wie die Exzerpte Strabons aus Eratosthenes zeigen, eine allgemeine Kunde der Küste bis zum Kap Guardafui[4]. Eratosthenes ist auch der erste, der vom Wasserverkehr auf Booten (σχεδίαις) in der 200 Stadien breiten Meerenge (etwa bei Zajlaʿ) spricht. Agatharchides (II. Jahrh. v. Chr.) schließt seine Beschreibung des Roten Meeres mit Ptolemais. Vielleicht haben die Ptolemäer auch an den arabischen Küsten Niederlassungen gegründet. Plinius VI cap. 28 (32) § 159 erwähnt die griechischen Städte Arethusa, Larisa, Chalcis, die aber in verschiedenen Kriegen zerstört wurden. Er berichtet auch § 103, daß auf den Fortunaten (Panchaia-Soqoṭrā) eine Station für die Kauffahrteischiffe der anwohnenden Völker sei, von denen die meisten aus Potana (Pattala) am Indus, einer Gründung Alexanders, viele aber auch aus Persis und Karmanien sowie dem ganzen benachbarten Kontinent kämen.

Verhältnismäßig spät scheinen die Ägypter die direkte Seefahrt nach Indien unternommen zu haben. Wenn man einem Bericht des Poseidonios bei Strabo (II cap. 4 § 98 f.) glauben darf, so wäre der erste Anstoß hiezu unter Ptolemaios IX. Euergetes (171—117 v. Chr.) erfolgt. Wächter am Roten Meere hatten einen schiffbrüchigen Inder gefunden und zum König gebracht, der sich als Führer auf der Fahrt nach Indien anbot. Eudoxos habe die Fahrt ausgeführt und sei mit Gewürzen und Edelsteinen nach Ägypten zurückgekehrt, später hätte er sogar Afrika umsegelt. Im I. Jahrhundert v. Chr. hören wir nichts

[1] Diodor III cap. 42; Strabo XVI cap. 4 § 770. Zu den Beziehungen der Ptolemäer zu Arabien vgl. jetzt auch W. W. Tarn, Ptolemy II and Arabia in Journal of Egyptian Archaeology XV (1929), S. 9—25.

[2] Vgl. J. Krall, Studien zur Geschichte des alten Ägypten IV S. 63—66; Plinius, VI cap. 29 (34) § 171, 167.

[3] Ebenda S. 64; Strabo, XVI cap. 1 § 804.

[4] Vgl. J. Krall, a. a. O. S. 67; Strabo, XVI cap. 4 § 769.

weiter von derartigen Unternehmungen, nur Diodor (V cap. 42, 2, 4) berichtet, daß die Panchäer ihre Myrrhe und Weihrauch ans arabische Gestade brachten und an die arabischen Kaufleute verhandelten. Da auf der Insel neben den Panchäern auch Okeaniten, Inder, Skythen und Kreter lebten, so dürfte schon damals die Insel mit diesen Völkern im Verkehr gestanden haben. Eine griechische Kolonie soll ja bekanntlich Alexander der Große auf ihr zurückgelassen haben[1]. Im I. Jahrhundert v. Chr. muß dann die Schiffahrt des hellenistisch-römischen Ägypten im Roten Meere und vor allem nach Indien einen starken Aufschwung erlebt haben. Strabo (II cap. 5 § 118) erfuhr auf seiner Reise mit dem römischen Statthalter Aelius Gallus nach Syene, daß „aus Myos-Hormos 120 Schiffe nach Indien segeln, während früher unter den ptolemäischen Königen überhaupt nur wenige dorthin zu schiffen und indische Waren einzuführen wagten", ja in XVII cap. 1 § 798 sagt er sogar bei der Schilderung Alexandrias, daß seit der Verwaltungsreform der Römer und durch den indischen und troglodytischen Handel die Einkünfte des ägyptischen Staates bedeutend vermehrt wurden. „Denn früher wagten kaum 20 Schiffe den Arabischen Meerbusen zu durchsegeln, so daß sie über die Meerenge hinaus fuhren, jetzt hingegen werden selbst große Flotten bis nach Indien und bis zu den äthiopischen Landspitzen entsendet, von wo die kostbare Ladung nach Ägypten gebracht und von da wieder in die übrigen Länder versandt wird, so daß doppelte Zölle einkommen, die einen von der Einfuhr, die anderen von der Ausfuhr." Freilich war es nicht bloß überlegene seemännische Tüchtigkeit und römisches Organisationstalent, die diese Erfolge brachten, Rom ging hierbei mit Gewalt und ziemlich rücksichtslos vor. Galt es doch, Südarabien als Durchgangsland der östlichen und insbesondere indischen Waren zu vernichten und seine Stapel- und Umladeplätze zu zerstören. Der Expedition, die C. Aelius Gallus 24 v. Chr. unternahm und auf die noch näher eingegangen werden soll, ist dies nicht in ausreichendem Maße gelungen; Gallus konnte nicht genügend tief nach Süden vordringen und auch die Karawanenstraße ʿAden-Gaza (Ġazze, in den südarabischen Inschriften Ġazzat) blieb nicht in seiner Hand. Hingegen hat eine römische Flotte, wie der Periplus § 26 berichtet, nicht lange vor dessen Abfassung Adane (Arabia Eudaimon) das heutige ʿAden zerstört und damit den wichtigsten Seehafen und Stützpunkt des arabischen Handels vernichtet. Allein die Römer scheinen sich nicht nur auf militärische Unternehmungen beschränkt zu haben. Th. Mommsen[2] hat es als sehr wahrscheinlich dargestellt, daß den arabischen und indischen Fahrzeugen die ägyptischen Häfen entweder gesperrt oder durch Differentialzölle geschlossen wurden. Die arabisch-indische Seefahrt war damit zwar wohl empfindlich getroffen, aber keineswegs lahmgelegt. An Stelle des zerstörten Adane blühte Muza (Mauzaʿ bei Moḫā) auf und dagegen haben die Römer, denen sich übrigens in dem im I. Jahrhundert n. Chr. aufstrebenden Hafen Adulis des neugegründeten axumitischen Reiches ein neues Absatz-

---

[1] Vgl. A. Jaubert, Géographie d'Édrisi I S. 48.

[2] Römische Geschichte V S. 616: Vgl. auch M. Rostowzew, a. a. O. S. 307.

gebiet und ein neuer Handelsstützpunkt eröffnete, anscheinend nichts unternommen oder unternehmen können. Wohl aber haben auch spätere Kaiser dem Verkehrsweg zum Roten Meere ihre Sorge zugewandt. Die Straße Koptos-Myoshormos und Koptos-Berenike wurde in der ersten Kaiserzeit von römischen Soldaten ausgebessert und mit Zisternen versehen; Hadrian hat die neue Hadrianstraße anlegen lassen, die von Antinoopolis bei Hermupolis nach Myoshormos und von hier am Meere nach Berenike führte und Traianus den Nil-Rotes-Meer-Kanal erneuert und erweitert. Um die Unterdrückung der Seeräuberei im Roten Meere machte sich Augustus verdient[1], später scheint man die Seepolizei mehr den Ḥimjaren überlassen zu haben.

Über die Wege, die die ägyptisch-griechische Schiffahrt unter den Ptolemäern und Römern einschlug, sind wir durch Strabo, Plinius und den Periplus maris erythraei ziemlich gut unterrichtet. Zu Herodots Zeit (II. cap. 11) brauchte man zur Fahrt durchs Rote Meer mit einem Ruderschiff 40 Tage von Heroonpolis bis zur Straße von Bāb el-Mandeb. Timosthenes, ein Admiral der Ptolemäer, wollte dieselbe Strecke in 4 Tagen durchsegeln[2]. Zu Agatharchides Zeit (§ 80—84) hatten die Ptolemäer nur die Häfen Arsinoë, Myos Hormos (Aphrodites Hormos), Berenike, Soterias und Ptolemais am Roten Meere, im I. Jahrhundert[3] waren hiezu südlich von Ptolemais noch die Häfen Elaea, Saba, Melinus, Antiphylus, Berenike, Daphnus, nördlich von Ptolemais außer den bei Agatharchides erwähnten Philothera gekommen.

Die große Fahrt nach Indien schlug zwei Straßen ein. Die eine begann wahrscheinlich bei Heroonpolis und führte nach Juba bei Plinius (VI cap. 29 [34] § 175) von Indorum promunturium oder Lepte Acra (Drepanum) in geradem Kurs außerhalb der Insel exusta (Katakekaumene, Dīsān) auf die Insel Malichu (Ǧebel eṭ-Ṭejr) zu bis Sceneos (Ǧebel eṣ-Ṣoqar) und von hier zu den Adanuinseln (Perīm). Die Fahrt war freilich durch die Piraterei der Ascitae (Ḥāsikiten) gefährdet, die „je zwei Schläuche aus Rindshaut mit einer Brücke bedeckend" die Seefahrer mit vergifteten Pfeilen beschossen[4]. Auch war die Fahrt durch den nördlichen Teil des Roten Meeres ziemlich schwierig und gefährlich. Sie folgte in den ersten zwei Dritteln des Weges viel näher der afrikanischen Küste, näherte sich aber dann im Süden der arabischen Küste. Die zweite Linie begann nach Plinius (VI cap. 23 [36] § 102 ff.) bei Alexandria bzw. dem zwei römische Meilen entfernten Juliopolis, von hier segelte man nilaufwärts nach Koptos[5], welche Strecke man beim Wehen der Passatwinde in 12 Tagen zurücklegen konnte. Hier wurden die Waren, wie wir auch aus

[1] Vgl. Th. Mommsen, a. a. O. S. 615.

[2] Plinius, Nat. Hist. VI cap. 28 (33) § 163.

[3] Nach Artemidor bei Strabo XVI cap. 4 § 770 f. Auch zu Artemidors Zeit ging die Schiffahrt im Roten Meere von Heroonpolis aus.

[4] Plinius, a. a. O. VI § 176: *bubulos utres binos insternentes ponte*; Solinus 56, 8 *bubulis utribus contabulatas crates superponunt vectitatique hoc ratis genere praetereuntes infestant sagittis venenatis*. Vgl. auch Steph. Byc. s. v. Ἀσκῖται, Ptolemaios, VI cap. 7 § 26.

[5] Plinius V cap. 9 (11) § 60 nennt Koptos *Indicarum Arabicarumque mercium Nilo proximum emporium.*

Strabo (XVI cap. 4 § 781) wissen, auf Kamele geladen und auf der alten Karawanenstraße nach Myoshormos (Qoṣēr) gebracht, das schon zu Strabos Zeit (XVII cap. 1 § 815) der Einfuhrshafen für alle Waren aus Indien und Arabien, sowie der Ausfuhrhafen für die nach Äthiopien bestimmten war, die dann auf der erwähnten Karawanenstraße nach Koptos und von hier auf dem Nil nach Alexandria weiterbefördert wurden. Plinius nennt das unweit von Myos Hormos gelegene Berenike als Endpunkt der Karawanenstraße, das von Koptos 257[1] römische Meilen oder 11 Tagereisen entfernt war. Von Berenike segelte man im Mittsommer vor Aufgang des Hundsgestirnes oder unmittelbar von dessen Aufgang an ab, kam in 30 Tagen nach Ocelis oder Kane. Im Hafen Musa wurde auf der Fahrt nach Indien nicht angelegt, nur die Kaufherren, die mit Weihrauch oder arabischen Aromaten handelten, legten hier an. Für die direkte Fahrt nach Indien war es besser, von Ocelis auszugehen[2] (also nicht in Kane Station zu machen), von wo man mit dem Westwind (Hippalus) 40 Tage lang bis zum ersten indischen Emporium Muziris (Mangalōr) segelte. Auch hier war der Weg durch Seeräuber gefährdet, die Nitria (Naura-Honaver) besetzt hatten, das übrigens auch keinen guten Anlegeplatz, der weit vom Lande entfernt war, hatte, und von wo man die Lasten auf Kähnen ans Land bringen mußte. Außerdem legte man in Neacyndon (Nelkynda) oder Becare (Markari) an, wohin aus Cottonara (Cochin?) auf Schiffen aus einem Stück Holz Pfeffer gebracht wurde. Die Rückreise aus Indien begann mit dem Beginn des ägyptischen Monats Tybi (Dezember) bis zum 6. Mechir der Ägypter (bis 1. Jänner) mit dem Ostwinde (Volturnus) und im Roten Meere mit Südwest- oder Südwind[3]. Plinius (VI cap. 23 [26] § 100 f.) berichtet auch im Anschluß an die Schilderung der Seefahrt des Nearchos, daß man nachher vom Syagrosvorgebirge mit dem Föhn (Hippalus) nach Patale (am Indus) gefahren sei, die Strecke betrug 1332 römische Meilen (was einer Fahrtdauer von 12 Tagen entspricht). Im folgenden Zeitalter hielt man einen schnelleren und sichereren Kurs, indem man vom Syagrosvorgebirge aus den indischen Hafen Sigerum (Melizeigra-Jaighur) anlief; lange fuhr man so, bis ein Kaufmann eine Abkürzung fand und Indien der Gewinnsucht erschlossen wurde. Segelte man doch jedes Jahr dahin, indem man Schützenkohorten als Bedeckung mitnahm; denn Seeräuber gefährdeten zumeist die Fahrt. Dann folgt die oben gegebene Schilderung des Kurses nach Indien. An der afrikanischen Küste kennt Plinius nach Juba (VI cap. 29 § 167 ff.) Arsinoe, die Gründung des Ptolemaios II. Philadelphos, dann Aenum oder Philoterias, insulae Sapirine, Scytala, Myos Hormos, Berenice, Ptolemais Epitheras, Sace, Aduliton, das von Ptolemais 5 Tage Schiffahrt entfernt ist, Isidis portus 10 Tage mit einem Ruderboot von Adulis entfernt, wohin man die trogodytische Myrrhe bringt.

[1] **Nach dem Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum ed. G. Parthey et M. Pinder (Berlin 1848) S. 76 waren es 258 röm. Meilen.**

[2] Vgl. auch Plinius, VI cap. 28 (32) § 151: *Scenitae Sabaei, insulae multae, emporium eorum Acila, ex quo in Indiam navigatur.*

[3] Vgl. auch A. Sprenger, a. a. O. S. 103f.

Dann folgt der Sinus Abalitus, die Diodorinsel, die Stadt Gaza, das Vorgebirge und der Hafen Mossylicus, von wo Zimt ausgeführt wird. Am Persischen Golf kennt Plinius (VI vap. 28 [32] § 145 ff.) Charax (Muḥammara), das man von Forat zu Schiff bei günstiger Strömung nach 12 römischen Meilen erreicht, Teredon, Barbatia und Dumatha, von Petra 10 Tage Seefahrt entfernt, Gerra, Omanae, ein berühmter Hafen Carmaniens, Homnae, Attanae, die jetzt nach den römischen Kaufleuten am meisten berühmt seien[1]. Diese zweite Linie befuhren nach Strabo (II cap. 5 § 118) die Handelsflotten der Kaufleute von Alexandrien nilaufwärts und auf dem Arabischen Meerbusen bis Indien. Für den römischen Handel war der hier gemachte Umsatz nach Plinius (VI cap. 23 [26] § 101) bedeutend — die Einkäufe betrugen jährlich mindestens an 50,000.000 Sesterz und wurden um das Hundertfache abgesetzt.

Weitere Einzelheiten erfahren wir aus dem zwischen 50 und 65 n. Chr. geschriebenen[2] Periplus maris erythraei, dessen Verfasser seine Beschreibung mit den Häfen Myos Hormos und Berenike beginnt. Dieser nennt (§ 57) den Steuermann Hippalus (kurz nach 20 v. Chr.) als den Entdecker der Fahrt durch das hohe Meer — von ihm führt ja auch der Wind Hippalus seinen Namen —, vorher hatte man von Kane und Eudaimon Arabia aus nur Küstenschiffahrt getrieben.

An der afrikanischen Küste kennt der Verfasser des Periplus südlich von Berenike Ptolemais (§ 3), das aber ohne Hafen und nur für Flöße zugänglich war, Adulis, den Stapelplatz für Elfenbein, wohin man von Ägypten vom Jänner bis September fuhr (§ 6). An der Sōmālīküste Aualites (Zejlaʿ § 7), von wo aus die Überfahrt nach Arabien (Ocelis) am kürzesten ist, Malao (Berberā), von wo die Ausfuhr nach Arabien geht, Mundu, Mosyllon (Guesele), Aromaton emporion (Kap Guardafui), von wo man (§ 57) auch nach Indien (Limyrike-Barygaza) segelte, Opone, Azania-Rhapta; die ägyptischen Schiffe legten hier überall, mit Ausnahme von Ptolemais und Azania-Rhapta, an. Die Hinfahrt traten die Schiffe aus Ägypten nach den Orten außerhalb der Meerenge im Juli (Epiphi) an, außer ägyptischen Schiffen landeten hier auch Schiffe aus Ariaka und Barygaza (§ 14). An der arabischen Küste nennt der Periplus Leuke kome, wohin man von Myos Hormos in 2—3 Tagen mit östlichem Kurs durchs Rote Meer segelt (§ 19). Von hier aus geht (§ 20) die Fahrt wegen

[1] Zum Handel im Persischen Golf im Altertume vgl. die ausgezeichnete Monographie von Sir Arnold T. Wilson, The Persian Gulf, an historical sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth century (Oxford 1928) S. 30—53.

[2] So M. P. Charlesworth, Some notes on the Periplus Maris Erythraei, The Classical Quarterly XXII (1928) S. 94, 99. Schon E. Glaser, Ausland 1890 S. 956 war mit der Verlegung der Abfassung des Periplus um 65 n. Chr. dieser wohl endgültigen Datierung erstaunlich nahegekommen. Eine andere Ansicht vertritt E. Kornemann, Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien in Festschrift zu C. F. Lehmann-Haupts sechzigstem Geburtstage Janus I (Wien 1921) S. 55 ff., nach dem der Periplus in einem der letzten Jahre der Regierung des römischen Kaisers Domitian (81—96 n. Chr.) entstanden wäre. Der Aufsatz Kornemanns ist für die Geschichte des Verkehrs im Roten Meere und die Fahrt nach Indien außerordentlich lehrreich.

der Gefahren der Brandung und Klippen nicht an der Küste, sondern in der Mitte des Roten Meeres — also Südostrichtung gegen Dīsān und dann knapp am Ǧebel eṭ-Ṭejr vorbei[1] —, erst bei der Insel Katakekaumene (Exusta, Dīsān) nähert man sich der arabischen Küste und landet in Muza (Mauzaʿ-Moḫā), das mit Adulis im Verkehr stand und von Berenike 12.000 Stadien entfernt ist. Dann folgt, fast 300 Stadien von Muza entfernt, Ocelis[2] (§ 25), wo man Wasser einnahm und landete, dann 1200 Stadien von Ocelis entfernt, Eudaimon Arabia (Adane-ʿAden, § 26), das damals aber seine einstige Bedeutung bereits verloren hatte; man segelte dann der Küste entlang bis Kane (§ 27), von wo aus man auch direkt den Kurs nach Indien nahm, aber bis Syagros (Rās Fártak) die arabische Küste im Auge behielt, wie wir auch aus Plinius ersehen.

Zwischen Syagros und dem Vorgebirge der Aromata erwähnt der Periplus (§ 30 f.) die Insel Dioskorides, unter deren Einwohnern auch Hellenen seien (siehe S. 105) und wo auch Kauffahrer auf der Rückfahrt von Limyrike (Malabar) und Barygaza anliefen. Nach dem Syagrosvorgebirge nennt er (§ 32) den Hafen Moscha, wo die Schiffe aus den beiden genannten indischen Orten überwintern, wenn sie sich verspäten, wo aber ohne königliche Erlaubnis kein Schiff beladen werden kann.

Auf Moscha folgt die Serapisinsel (Maṣīra), die von Kane (el-Maǧdaḥa[3]) aus mit Flößen und Lastschiffen angelaufen wurde (§ 33); im Persischen Meerbusen, wo der Periplus das ἐμπόριον νόμιμον Apologos (Obolla) bei Pasinu Charax (Muḥammara?) am Euphrat erwähnt (§ 35), das von Schiffen aus Barygaza besucht wird und von wo man nach Arabien und Barygaza segelt, hebt er das persische Emporium Omana hervor, 6 Tage Fahrt vom Eingang des Persischen Golfs entfernt, das von Schiffen aus Kane (mit Weihrauch), sowie aus Barygaza besucht wird, von wo aus man aber gleichfalls, wie von Apologos, nach Barygaza und Arabien segelt (§ 36). Am jenseitigen Ufer erwähnt der Periplus Oraia in Gedrosien (§ 37), an der Mündung des Indus ein barbarisches Emporium (§ 38), von dem die Waren stromaufwärts nach der skythischen Hauptstadt Minnagar (Bukkur) gebracht werden; (aus Ägypten) segelte man hierher im Juli (Epiphi) auch über die hohe See mit dem Hippalus, eine Fahrt, die zwar gefährlicher, aber auch kürzer und schneller war (§ 39). Von hoher See erreichte man auch das nächste große Emporium Barake (Kutsch) (§ 40), auf das Barygaza folgte (§ 41), hierauf Ozene (Uggajini, § 48 f.), wohin man von Ägypten im Juli (Epiphi) absegelte, Dachinabades (Dekan § 50) mit dem Emporium Paithana (Pythan am Godaverfluß), das 20 Tagereisen von Barygaza entfernt ist; von Paithana gelangt man in weiteren 10 Tagereisen nach Tagara (§ 51). Dann folgen Suppara und Kalliena, von wo griechische Schiffe, die etwa einmal hierher verschlagen werden, nach Barygaza unter Be-

---

[1] Siehe A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 69.

[2] Vgl. Plinius, VI cap. 28 (32) § 151: *Acila, ex quo in Indiam navigatur.*

[3] Die Identifizierung von Κανή, dem inschriftlichen Qana', mit el-Maǧdaḥa verdanken wir C. Landberg (Arabica IV S. 75).

deckung geführt werden (§ 52), Semylla, Mandagora, Palaipatmai, Melizeigara (Jaighur), Byzantion (Viziadrog, Geriah), Toparon (Dewgur), Tyrannosboas (Bugmuntjur), Naura (Honaver) und Tyndis (Kundapur), die ersten Häfen von Limyrike (Malabar § 53), hierauf Muziris und Nelkynda, ersteres blühend durch die Schiffahrt aus Ariake, an der auch griechische Schiffe beteiligt sind (§ 54). Dann Bakare (Markari), wohin die Schiffe aus Nelkynda zunächst auf hohe See gehen und wegen der Klippen auf hoher See ankern, um die Lasten aufzunehmen (§ 55). Aus Ägypten segelt man auch hierher im Monat Juli (§ 56). Auf Bakare folgt Balita (Bammala, Manpoly), Komar (§ 58), unter den Emporien, in denen man von Limyrike aus anlegt, Kamara, Poduke, Sopatma (§ 60), dann die Insel Taprobane (Palaesimundu, Ceylon[1] § 61), Ganges am gleichnamigen Strom (§ 63) und Thinai in China, woher nur sehr selten Leute kamen und wohin zu gelangen sehr schwer ist (§ 64).

Wir sehen, daß die griechisch-römische Schiffahrt seit etwa 50—55 n. Chr. im Indischen Ozean ziemlich weit vordrang, ihr letzter Anlegeplatz scheint Bakare (Becare) gewesen zu sein. In späterer Zeit dürfte allerdings auch Ceylon in den Kurs der Schiffe einbezogen worden und selbst nach China scheinen einzelne Schiffe gedrungen zu sein[2].

Für den nördlichen Teil des Roten Meeres sind wir, was die alte Schiffahrt daselbst anlangt, teilweise nur auf Vermutungen angewiesen. Aelius Gallus segelte mit seinen Truppen von Kleopatris am alten Nilkanal in fast 15 Tagen nach Leukekome (Strabo, XVI cap. 4 § 780). Diese Entfernung dürfte ziemlich genau sein; denn Burton brauchte mit einem arabischen Segelschiff von Suēz nach Janboʿ 12 Tage[3]. Sprenger[4] vermutet, daß die Getreidetransporte aus Ägypten nach Arabien vom Suēzgolf nach Abū Šaʿr und von hier nach Midian bis ʿAjnūna, für al-Ḥiǧr bestimmtes Getreide nach al-ʿAunīd ging.

Wie verhielt es sich nun mit der Schiffahrt der Autochthonen der Roten-Meer-Küste und besonders Südarabiens? An dem von Eratosthenes bei Strabo, XVI cap. 4 § 769 überlieferten Warenverkehr auf Flößen (σχεδίαις) zwischen Arabien und Afrika in der 200 Stadien breiten Meerenge, die wir etwa zwischen Zejlaʿ und ʿAden ansetzen dürfen — es ist nämlich nicht die Straße von Bāb el-Mandeb gemeint —, werden allem Anscheine nach auch Südaraber beteiligt gewesen sein. Genauer faßt sich diesbezüglich schon Agatharchides (§ 101), der ausdrücklich sagt, daß von den Sabäern nicht wenige sich der Fahrzeuge aus Häuten bedienten (δερματίνοις πορείοις), deren Gebrauch Ebbe und Flut gelehrt habe. Auch führten sie den Bodenertrag auf größeren Flößen (μείζοσι σχεδίαις) vom Hause fort und bringen auch anderes, besonders Aromata, die am jenseitigen Ufer gedeihen (d. h. an der Sōmālīküste) herbei. Für den Überseehandel mit Indien (Pattala), Persien und Karmanien stand damals, wie wir gesehen haben, auf der Insel Soqoṭrā eine fast

[1] Vgl. Plinius, VI cap. 22 (24) § 84 ff.

[2] Vgl. Th. Mommsen, a. a. O. V S. 618 f.

[3] A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 13.

[4] Ebenda S. 21.

internationale Station zur Verfügung, deren Bewohner, — nach Diodor außer Autochthonen auch Ozeaniten, Inder, Skythen und Kreter, — Myrrhe und Weihrauch an die arabische Küste brachten. Wir können also für das II. Jahrhundert v. Chr. sowohl Küstenschiffahrt als auch Transitverkehr mit Afrika und, was noch viel wichtiger war, Handelsverbindungen mit Indien, Persien, Karmanien, die auf Soqoṭrā einen Sammelpunkt fanden, feststellen. Die griechische Schiffahrt im Roten Meere, aus dem sie sich ja, wie wir gesehen haben, nur sehr selten hinauswagte, wird keine allzu scharfe Konkurrenz entfaltet haben und vor allem der Verkehr mit dem fernen Osten ausschließlich durch die Hände südarabischer Handelsherren gegangen sein. Aber auch den Handel im Persischen Golf beherrschten um 300 v. Chr. Südaraber; denn Aristobulos, ein Begleiter Alexanders des Großen, berichtet bei Strabo (XVI cap. 3 § 766), daß die Gerrhäer das meiste auf Flößen (σχεδίαις) nach Babylonien ausführen, von wo die Waren auf dem Euphrat bis nach Thapsakos hinauffahren und dann zu Lande überallhin versendet werden. Die Maken brachten nach Arrian (Hist. Ind. § 32) von Maketa Zimt und andere Aromata zu Schiff nach Assyrien, wahrscheinlich nach Diridotis (§ 41), wohin die Kaufleute Weihrauch und andere Aromata, die Arabien trägt, bringen[1].

Die Verhältnisse blieben so auch im I. Jahrhundert. Artemidoros bei Strabo, XVI cap. 4 § 778 berichtet allerdings, anscheinend von Agatharchides abhängig, daß die große Masse der Sabäer teils Ackerbau treibt, teils Handel mit Aromaten, sowohl mit den einheimischen als auch mit den äthiopischen, um die sie auf ledernen Fahrzeugen (δερματίνοις πλοίοις) durch die Meerengen segelten. Außer der Insel Soqoṭrā hatte vor allem der Eudaimon Arabia, später Adane genannte Platz, wohl das heutige ʿAden und die Gegend von Laḥeǧ[2] für den Handel mit dem näheren und ferneren Osten Bedeutung. Der Verfasser des Periplus maris erythraei (§ 26) sagt, er hieße Eudaimon, weil er, da man noch nicht von Indien nach Ägypten ging, auch nicht von Ägypten aus in die jenseits (der Meerenge) liegenden Orte überzusetzen wagte, sondern nur bis zu ihr kam, die Waren beider aufnahm, wie Alexandria sowohl die auswärtigen als auch die von Ägypten selbst kommenden Waren empfängt[3]. Das zeigt uns Südarabien, dessen Haupthafen auf gleiche Stufe mit Alexandria gestellt wird, als Handelsmacht ersten Ranges im Roten Meer und im Golf von ʿAden. Für den Verkehr mit Afrika hatte es eine Stütze im stammverwandten Reich der Ḥabašāt, die im II. Jahrhundert v. Chr. oder vielleicht sogar schon erheblich früher im IV. oder III. Jahrhundert v. Chr. von Südarabien nach der gegenüberliegenden afrikanischen Küste auswanderten und im heutigen Tigrē ein Reich gründeten[4]. Allein auch aus anderen Nachrichten ersehen wir, daß die Südaraber es verstanden hatten, das Rote Meer

[1] A. Sprenger, a. a. O. S. 114.

[2] Vgl. C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 89.

[3] Vgl. E. Glaser, Skizze II S. 171.

[4] Vgl. C. Conti Rossini, Sugli Ḥabašāt RRAL. ser. V tom. XV (1906) S. 39—59 und Storia d'Etiopia S. 111.

zur Ptolemäerzeit und wahrscheinlich auch schon früher zu einem *Mare arabicum* zu machen. In Koptos saßen ebensoviel Araber als Ägypter, die Smaragdgruben oberhalb Berenike wurden von Arabern ausgebeutet [1], und am palästinischen Gestade gehörten zu Herodots (III cap. 5) Zeit die Handelsplätze am Meere von Kadytis (Gaza?) bis zur Stadt Jenysos dem König der Araber, der so mächtig war, daß Pharnabazos nach der Schlacht bei Sestos 410 v. Chr. 300 Schiffe abschickte, da er erfahren hatte, daß die Araber sich mit Ägypten gegen Phönizien verbündet hätten [2]. Diese Machtstellung änderte sich mit einem Schlage, als die Entdeckung der Monsune durch Hippalus der griechisch-römischen Seefahrt die Möglichkeit der direkten Seeverbindung von Ägypten nach Indien eröffnete und damit die langwierige Küstenschiffahrt beseitigt wurde, und andererseits Rom aktiv in die Schiffahrtsverhältnisse und die Seepolitik im Roten Meere eingriff und durch die Unterwerfung [3] Adanes dem gefährlichen Konkurrenten den wichtigsten Hafen nahm. Wie die Verhältnisse nach diesem Ereignis sich für Südarabien gestalteten, ersehen wir aus dem Periplus maris erythraei und aus Plinius. Aus ersterem erfahren wir, daß der Hafen Aualites (Zajlaʿ) mit der arabischen Küste durch Schiffahrt in Verbindung stand, und zwar betreiben diese auf Flößen (σχεδίαις) neben den Griechen auch die „Barbaren", die nach Ocelis und Muza fahren (§ 7); vermutlich waren die Südaraber auch am Seeverkehr zwischen Arabien und dem unter römischer Aufsicht stehenden nabatäischen Hafen Leukekome beteiligt (§ 19). Sehr wichtig ist, was der Periplus über Muza sagt, welcher Hafen anscheinend die Bedeutung des einst blühenden ʿAden übernommen hatte. Der ganze Hafen ist voll arabischer Schiffsherren und Schiffer und beschäftigt sich mit Handel. Denn sie beteiligen sich mit eigenen Schiffen am Handel nach dem jenseitigen (Libyen) und nach Barygaza in Indien (§ 21). Die Bewohner von Muza haben vom Könige gegen Tribut auch Azanien und dessen Emporium Rhapta inne, das vom Tyrannos der Mapharitis [4] (das Gebiet zwischen Wādī Naḫla und Wādī Ḥarāza in der Taʿizzīja) verwaltet wird, und nach altem Rechte der Königsherrschaft von πρώτη Ἀραβία (Muza) [5] unterworfen ist. Sie schicken Last-

---

[1] Th. Mommsen, a. a. O. V S. 606; auch Plinius, VI cap. 29 (34) § 177: *quin et accolas Nili a Syene non Aethiopum populos, sed Arabum esse dicit (Juba) usque Meroen. Solis quoque oppidum, quod non procul Memphi in Aegypti situ diximus, Arabas conditores habere*; Strabo, XVII cap. 1 § 815; J. Krall, a. a. O. S. 34.

[2] Vgl. J. Krall, a. a. O. S. 46; Diodor, XIV cap. 46 § 6.

[3] So E. Kornemann, a. a. O. S. 61; die älteren Autoren, vor allem Mommsen, Römische Geschichte V S. 611 Note 2, haben die Zerstörung des Platzes durch die Römer angenommen. Der Καῖσαρ, der Ἀδάνη unterwirft, ist nach Kornemann Nero, nach M. P. Charlesworth, a. a. O. 99 Augustus Caesar. Die Unterwerfung wird um 1 v. Chr. stattgefunden haben.

[4] Vgl. meinen Artikel Mapharitis in Pauly-Wissowa-Kroll, Realencyklopädie XIV Sp. 1403—1413.

[5] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 255. Nach Sprenger S. 258 wäre Muza und Ocelis um 200 v. Chr. unter Qatabān, 20 v. Chr. unter den Gebaniten, 79 v. Chr. unter den Ḥimjar gestanden.

schiffe (ἐφόλκια) nach Rhapta, wobei sie sich meist arabischer Steuermänner und Dienstleute bedienten, die mit den Eingeborenen zu verkehren gewohnt und oft durch Heirat verknüpft und der Örtlichkeiten und der Landessprache kundig sind[1]. Muza liefert auch eine Reihe von Exportartikeln hierher (§ 16 f.). Auch mit Adulis stand Muza im Verkehr. Vermutlich hatten die Kaufherren in Muza vom König von Saba und Ḥimjar das Handelsmonopol nach Azanien in Pacht. Bedeutungsvoll ist, daß nach § 24 aus Muza eine Reihe von Aromaten (darunter minäische Myrrhe) zu Schiff exportiert wird[2]. Auch nach Kane wird der ganze in der Gegend wachsende Weihrauch, teils auf Kamelen, teils auf ledernen Flößen, die nach der Landessitte aus Schläuchen zusammengesetzt sind, und Fahrzeugen (σχεδίαις ἐντοπίαις δερματίναις ἐξ ἀσκῶν καὶ πλοίοις) gebracht (§ 27). Dies läßt uns auf eine Umwälzung im Verkehr schließen, der später, allerdings in Verbindung mit anderen Erscheinungen, das Wirtschaftsleben der Südaraber auf das schwerste erschütterte: das Sinken der sabäischen Vorherrschaft im Weihrauchhandel, der nun nicht mehr ausschließlich auf der alten Weihrauchstraße, sondern von Muza und Kane aus wahrscheinlich durch Schiffe römischer Rhedereien nach Alexandria ging[3]. Freilich werden die Südaraber auch am Handel nach Barygaza, Skythien, Omana und Persien beteiligt gewesen sein (§ 27 f.), wahrscheinlich waren sie es, die von Kane aus auf Flößen (σκάφαι) und Lastschiffen (ἐφόλκια) die Serapisinsel (§ 33) anliefen und nach Omana Weihrauch brachten (§ 36) — wie ja auch Apologos und dieser Hafen mit Kane in Verbindung stand[4], — kurz die Küstenschifffahrt an der ganzen arabischen Küste betrieben (§ 57); aber was hatte das gegen den Verlust des Weihrauchmonopols zu bedeuten. Unter dem Drucke der Verhältnisse stand der König von Saba und Ḥimjar freilich auf freundschaftlichem Fuße mit den römischen Imperatoren (§ 23). Es kam aber später eine Zeit, wo sich dies änderte.

Arabien war freilich trotz alledem das Sammelland für Aromata. Wie seinerzeit zur Zeit des Artemidor, holten die Sabäer auch nach Plinius (XII cap. 15 [33] § 66) die Myrrhe auf der afrikanischen Küste von den Trogodyten, kühne Gesellen, die, wie Plinius (XII cap. 19 [42] § 87) erzählt, *mercantes id (cinnamomum) a conterminis vehunt per maria vasta ratibus, quas neque gubernacula regant neque remi trahant vel impellant vela, non ratio ulla adiuvet: omnium instar ibi sunt homo tantum et audacia. praeterea hibernum mare exigunt circa brumam, euris tum maxime flantibus. hi recto cursu per sinus inpellunt, atque a promunturii ambitu argestae deferunt in portum Gebbanitarum qui vocatur Ocilia (Ocelis). quam ob rem illi maxime id petunt, pro-*

[1] Vgl. C. Landberg, Daṯînah S. 901 f.

[2] Vgl. Plinius, VI § 104: *Muza, quem Indica navigatio non petit, nec nisi turis odorumque Arabicorum mercatores*; ebenda § 103 bezeichnet er es als Stapelplatz der vorzüglichsten Sorte Stakte und Myrrhe.

[3] Vgl. A. Sprenger, a. a. O. S. 77, 302. E. Kornemann, a. a. O. S. 69 ff.

[4] Von Omana nach Arabien gingen zusammengenähte Schiffe ἐντόπια ῥαπτὰ πλοιάρια, τὰ λεγόμενα μαδάρα (Periplus § 36), wahrscheinlich eine Art von Keleks. Vgl. auch E. Glaser, Skizze II S. 79 f.

duntque vix quinto anno reverti negotiatores et multos interire. contra revehunt vitrea et aënea, vestes, fibulas cum armillis ac monilibus. ergo negotiatio illa feminarum maxime fide constat.

Wir wollen nun noch einen Blick auf die Fahrzeuge der Südaraber werfen. Genannt werden uns ganz primitive Fahrzeuge, die aus zwei (aufgeblasenen) Rindshautschläuchen bestehen, und mit einem Verbindungsstock (Brücke) versehen sind, Flöße (σχεδίαι) und πορεῖοι (πλοῖοι) δερματίνοι, σχεδίαι ἐντοπίαι ἐξ ἀσκῶν.

Wir können in ihnen ohneweiters jene primitiven Fahrzeuge wieder erkennen, deren man sich noch heute bei der Fischerei bedient (vgl. oben I S. 188). Es waren teils lederne Keleks, wie sie schon im alten Babylonien zur Flußschiffahrt verwendet wurden und noch werden[1], teils Flöße aus aufgeblasenen Häuten, wie wir sie ebendaher kennen[2]. Größere, seetüchtige Fahrzeuge können wir wohl in den ἐφόλκια erblicken, ein Terminus, den C. Landberg[3] mit arabisch Fellūka zusammengestellt hat.

E. Glaser hat mit Recht hervorgehoben, daß in grauester Vorzeit drei Straßen Arabien mit den anderen Kulturländern verbanden: „die erste führte vom Südgestade (Ḥadhramaut und ʾOmân) über Baḥrein nach dem gegenüberliegenden ʾElam und nach Mesopotamien, die zweite im Westen längs des Serâtgebirges bis Ghazza, die dritte über das Rote Meer oder über den Golf von Aden hinüber und durch die äthiopischen Länder bis ins gesegnete Niltal". Wir wenden uns zuerst den afrikanischen Hauptverkehrsadern zu. Hier war ohne Zweifel die Straße von Koptos nach Qoṣēr, die bereits unter der XI. Dynastie der ägyptischen Pharaonen angelegt und benützt wurde (siehe oben S. 102), der älteste Verkehrsweg. Zu Strabos Zeit (XVII cap. 1 § 815) war die Straße mit Zisternen versehen und wurde in 6—7 Tagereisen zurückgelegt, während man früher auf ihr nur des Nachts reisen konnte, Wasser mitnehmen und sich nach den Sternen richten mußte. Heute geht der Weg, zu dem man 4—5 Tage braucht, über Laqēṭa, Qaṣr el-Banāt (mit einer alten Wasserstelle Hydreuma), durch den Paß Muṭraq es-Selām an einem zweiten römischen Halteplatz vorbei durchs Wādī Ḥammāmāt, Bīr es-Sidd, ins Wādī Abū Siran, Wādī Rōṣafa, durch die Ebene Litejma, Wādī Bēda, Bīr el-Inglīs, Wādī Ambagi nach Qoṣēr[4]. Später ging von Koptos noch eine zweite Straße zum Roten Meere, jedoch nach Berenike. Nach Plinius (VI cap. 23 [26] § 102) hatte man folgende Stationen: 1. Hydreuma 32 röm. Meilen, 2. auf einem Berge (in monte) eine Tagreise, 3. ein anderes Hydreuma von Koptos 85 röm. Meilen, dann 4. abermals auf einem Berge, 5. Hydreuma Apollinis von Koptos 184 röm. Meilen, 6. abermals auf einem Berge, 7. novum Hydreuma von Koptos 236 röm. Meilen, 8. Hydreuma vetus Trogodyticum, wo eine

---

[1] Vgl. F. Delitzsch, Im Lande des einstigen Paradieses Abb. 9. Darauf weist auch ἐντόπια ῥαπτὰ πλοιάρια τὰ λεγόμενα μαδάρα im Periplus § 36.

[2] Vgl. F. Delitzsch, a. a. O. Abb. 15.

[3] Daṯînah S. 899.

[4] Vgl. Baedeker, Ägypten S. 358—360.

römische Besatzung lag, 7 röm. Meilen von novum Hydreuma, dann 9. Berenice, 257 röm. Meilen von Koptos oder 11 Tagereisen. Nach dem Itinerarium Antonini (III. Jahrh. n. Chr.) S. 76 f., und der Peutingerschen Tafel Segment VIII[1] ging der Weg von Koptos über folgende Stationen:

Itinerarium Antonini				Tabula Peutingeriana			
1. Poenicon . . .	röm.	Meilen	24	1. Phenice	röm.	Meilen	24
2. Didime	"	"	24	2. Affrodites . . .	"	"	20
3. Afrodito	"	"	20	3. Dydymos . . .	"	"	15
4. Compasi	"	"	22	4. Conpasin	"	"	22
5. Jovis	"	"	23	5. Dios	"	"	24
6. Aristonis . . .	"	"	25	6. Xeron	"	"	24
7. Falacro	"	"	25	7. Philacon	"	"	24
8. Apollonos . . .	"	"	23	8. Apollonos . . .	"	"	27
9. Cabalsi	"	"	27	9. Cabau	"	"	23
10. Cenon hydreuma	"	"	27	10. Cenonnydroma .	"	"	22
11. Beronicen . . .	"	"	18	11. Pernicide portum			

Heute macht man diesen Weg von Redesīje aus in 10 Tagen[2].

Eine dritte Straße ließ Hadrian anlegen, die von Antinupolis bei Hermupolis nach Myos Hormos und von hier ans Meer nach Berenike führte (siehe S. 106). Eine vierte führte von Ḳene durch das Wādī Ḳene, Wādī Faṭīre, an den Granitbrüchen vorbei über Hydreuma Trajani zum Plateau von Abū Šār el-Ḳiblī, an dessen Ostabhang die Ruinen des alten Myos Hormos (des I.) liegen.

Vom Niltal (Meroe) führte nach Strabo (XVI cap. 4 § 771) eine Straße zum Meere, die vielleicht in der Nähe des heutigen Sawākin oder bei Mersā Dongala (Danqala) ausmündete und die ein rascher Wanderer in 15 Tagen durchmaß. Wir dürfen auch zwischen Aksūm und Adulis eine Straßenverbindung voraussetzen, obwohl darüber nichts näher bekannt ist. E. Glaser[3] glaubt, daß die förmliche Straßenlinie von Orten mit sabäischen Namen, die von der abessinischen Küste bis unweit oberhalb Damer zu reichen scheint, vielleicht eine alte Karawanenstraße war, die nach Meroe und dem noch älteren Napata führte. Einen gleichfalls uralten Verkehrsweg müssen wir im Delta ansetzen, der nach Syrien führte; hier gingen wohl die Weihrauchtransporte aus dem Lande der *Rtnw*, die nach den Tributlisten Thutmosis III. regelmäßig Tribut in Form von Weihrauch nach Ägypten abzuführen hatten und ins südliche Syrien verlegt werden[4]. Einen zweiten, den Kanal vom Nil zum Roten Meere, haben wir bereits oben S. 103 kennen gelernt. Zu Lande

[1] K. Miller, Weltkarte des Castorius genannt die Peutingersche Tafel (Ravensberg 1888).

[2] Baedeker, Ägypten S. 360 f. Vgl. auch G. Maspero, Les stations anciennes entre Coptos et Bérénice, Annales du service des antiquités de l'Égypte III (1902) S. 193—197.

[3] Die Abessinier in Arabien und Afrika S. 18.

[4] Vgl. J. Krall, a. a. O. S. 34 f.

kennt Plinius (VI cap. 29 [33] § 166 f.) drei Wege: 1. einen von Pelusium durch die Wüste, 2. jenen, der 2 röm. Meilen jenseits des mons Casius führt und beim 60. Meilenstein in den Pelusinischen einmündet, 3. von Gerrhum (Agipsum) durch das Gebiet der Autaeiaraber, 60 röm. Meilen kürzer, aber steil und wasserarm. Alle diese Wege führten nach Arsinoe. Die Verbindung mit Vorderasien stellten nach der Peutingerschen Tafel zwei Straßenzüge her. Der eine lief von Babylon über Heliopolis, Simiati, Senphu, Heracleo, Pelusium an der Mittelmeerküste der Sinaihalbinsel nach Ascalone, Joppe usw., der andere zweigte von dieser Straße bei Simiati ab und ging nach Arsinoe, überquerte die Sinaihalbinsel (Medeia, Phara) und mündete in Aila ein, von wo er sich einerseits über Lysa, Elusa, Helya, Capitolina, andererseits über Rababatora, Madaba, Philadelphia, Bostris nach Damaskus und von hier über Adarin nach Palmyra usw. fortsetzte. Damit haben wir bereits eine der ältesten Verkehrsadern erreicht bzw. überquert, die wir im vorderen Orient kennen, die Weihrauchstraße, deren Verlauf leider nicht gesichert ist. Wir wollen uns nun zuerst den Berichten der alten Autoren zuwenden, um Fixpunkte für die Wiederherstellung dieser Straße zu gewinnen. Zu diesem Zwecke wollen wir vom Produktionsgebiet des Weihrauchs, Ḥaḍramōt und Ḍofār, ausgehen.

Unsere Hauptquelle ist hier Plinius XII cap. 14 (30) § 52 ff., er sagt:

In medio eius (*Arabiae*) *fere sunt Atramitae, pagus Sabaeorum capite regni Sabola* (*Šabwa*) *in monte excelso, a quo octo mansionibus distat regio eorum turifera Sariba* (*Sara* = *Šiḥr*) *appellata; hoc significare Graeci mysterium dicunt. spectat ortus solis aestivi, undique rupibus invia et a dextera mari scopulis inaccesso . . . . .* (*54*) *attingunt et Minaei, pagus alius, per quos evehitur uno tramite angusto. hi primi commercium turis fecere maximeque exercent, a quibus et Minaeum dictum est . . . .* (*63 f.*) *tus collectum Sabolam camelis convehitur, porta ad id una patente. degredi via capital reges fecere. ibi decumas deo quem vocant Sabin mensura, non pondere, sacerdotes capiunt, nec ante mercari licet: inde inpensae publicae tolerantur; nam et benigne certo dierum numero deus hospites pascit. evehi non potest nisi per Gebbanitas, itaque et horum regi penditur vectigal. caput eorum Thomna*[1] *abest a Gaza, nostri litoris in Iudaea oppido, $\overline{XXIIII}$ · $\overline{XXXVII}$ · D p., quod dividitur in mansiones camelorum LXV.*

Die Weihrauchkarawanen gingen also von der Weihrauchgegend 8 Tagemärsche nach Šabwa, und zwar durch das Gebiet der Minäer durch einen Engpaß. Von Šabwa gingen sie in gebbanitisches Gebiet zur Hauptstadt Thomna (Tumnaʿ), die von Gaza 65 Tagemärsche entfernt war. Man brauchte also von Gaza nach Thomna 65 Tage und von Šabwa nach der Weihrauch-

[1] Wahrscheinlich identisch mit Thomala bei **Plinius**, VI 28 (32) § 154: *quo merces odorum deferunt, Thomala.* N. Rhodokanakis, Die Inschriften an der Mauer von Koḥlān-Timnaʿ (SBWA. CC/2 1924) S. 9 hat das alte Thomna, das Tumnaʿ der altsüdarabischen Inschriften, in den von G. W. Bury am 9. Februar 1900 entdeckten Ruinen von Koḥlān im Wādī Bajḥān wiedererkannt. Thomala wollte E. Glaser, Skizze II S. 23, mit Dumluwa, einem Dorfe auf dem Ġebel Ṣalw in der Ḥoğarijja, südöstlich von Dunnat Ġabā, identifizieren, zog daneben aber auch Dumna in Betracht. Beides ist unwahrscheinlich.

region 8 Tage, zusammen 73 Tage. Die zwischen Šabwa und Thomna liegende Wegstrecke gibt Plinius nicht an. Wie man sich durch Abmessen auf der Karte überzeugen kann, ist es von Šabwa nach Tumnaʿ fast ebensoweit wie nach Mārib, welche Strecke nach Glaser (siehe S. 147) 5 Tagereisen beträgt, also hätten wir 73 + 5 = 78 Tagereisen für die ganze Strecke. Das stimmt annähernd zur Entfernung von Ailana nach Minaia, welchen Weg die Weihrauchhändler einschlugen, die Eratosthenes bei Strabo (XVI cap. 4 § 768) mit 70 Tagen angibt[1]; denn zählt man hiezu die Entfernung von Petra nach Gaza, die nach A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 143 4 Tagemärsche beträgt[2], so erhält man 74 Tagemärsche und der Rest würde dann auf die Differenz Ailana—Petra entfallen, die 2—3 Tagemärsche betragen haben mag. A. Sprenger, a. a. O. S. 166 sucht Minaia in Qabr Hūd im Wādī Ḥaḏramōt. C. Landberg[3] hat die alten Minäer mit den heutigen Maʿn und den Μανῖται des Ptolemaios (VI 7, 23) zusammengestellt und sie in Ober-ʿAwāliq vermutet, aber auch das scheint fraglich. Leider gibt Plinius nicht an, auf welcher Seite die Minäer an die Ḥaḏramiten angrenzen[4], wo also der Engpaß zu suchen ist. Denn auch seine Angabe VI cap. 28 (32) § 155 *Atramitis in mediterraneo iunguntur Minaei* bringt uns nicht weiter. Wir haben die Weihrauchkarawane in Thomna verlassen und wollen nun versuchen, festzustellen, wie sie ihren Weg weiter genommen haben könnte[5]. Von Tumnaʿ

---

[1] Vgl. E. Glaser, Skizze II S. 93 f.

[2] Bei Plinius, VI cap. 28 (32) § 144 beträgt die Entfernung Gaza-Petra DCM. p.

[3] Arabica V S. 24, vgl. IV S. 39 ff.; Daṯînah S. 747 Note 2, 1127, 1780. Vgl. auch F. Hommel, Ethnologie S. 655 und Note 1.

[4] Daß an dem von Plinius berichteten Zusammenhang zwischen Ḥaḏramōt und Minaia etwas Wahres ist, ersehen wir auch aus der Inschrift Hal. 423 (es-Saudāʾ); nach der Ergänzung J. H. Mordtmanns, Beiträge zur minäischen Epigraphik S. 16 ist in ihr ein König von Maʿīn als Zeitgenosse Jedaʿ-ʾab Ǧajlāns von Ḥaḏramōt genannt. Ist dieser König identisch mit dem gleichnamigen in Gl. 1076, so kann auch für die späte Zeit im I. Jahrhundert v. Chr. noch an eine Verbindung von Maʿīn und Ḥaḏramōt gedacht werden; dasselbe trifft auch zu, wenn man an der genannten Stelle mit M. Hartmann, Die arabische Frage S. 247 Ḏū Dʿnm (Sippe Dōʿan) liest. Es hätte demnach eine Sippe Dōʿan im minäischen Ǧauf (es-Saudāʾ) gesessen und ihres Herrschers in Ḥaḏramōt gedacht; das zeigte doch zum mindesten, daß zwischen beiden Staaten enge Beziehungen bestanden. Aus alten Texten wissen wir denn auch, daß Brüder der Könige von Maʿīn den Thron von Šabwa innehatten. (Hal. 193 und M. Hartmann, Die arabische Frage S. 171 f.)

[5] Den Ausführungen A. Sprengers, Die alte Geographie Arabiens S. 141—167 über die Weihrauchstraße vermag ich nicht immer zu folgen. Nach ihm würde sich die Route folgendermaßen darstellen: Πέτρα, Ἄδρου (ʾAḏruḥ), Ἀραμαύα (ʾArām), Ἀκάλη (el-Ḥaql), Μαδιάμα (Madjan), Μάκνα (Maqnā), Λάβα, Ἔγρα (el-Ḥiǧr), Νέκλα (ʿAqabat eš-Šāmija), Ὀστάμα (Tabūk), Ἀχρούα (ʾAqraʿ), Θαῖμα, Γαία (Tajmā), Ὀβράκα (ʾAbraq eṯ-Ṯamadajn?), Θαπαύα (Feǧr?), Ῥάδου κώμη, Μόχουρα (Ḏū Marwa), Αὔσαρα (südlich von el-ʿÖlaʾ), Θούμνα (Ḫajbar), Ἀλουάρα (Fadak), Λαθρίππα (el-Medīna), Βαίβα (el-ʾAbwā, al-Mastūra), Μακοράβα (Mekka), Κάρνα (Qarn el-Manāzil,) Θουμάτα (Thumala, Tebāla), Ἀγδάμου (Ǧuraš), Καρμὰν βασίλειον (Banāt Ḥarb oder Ḥarm), Λάθθα (Koṯba), Μάρα μητρόπολις (Ṣaʿda), Νάγαρα μητρόπολις (Neǧrān), Ἀμάρα (= Μάρα), Σίλεον (Ṣaulān oder Siljām), Μαρίαμα (Mārib), Θούμνα, Οὐόδονα (el-ʿAbr), Σάββαθα

nach Norden führt wohl der kürzeste Weg durch das Wādī Ḥarīb nach Mārib. Diesen Weg zogen wahrscheinlich die Karawanen, da Mārib ja auch heute noch für die verschiedenen Verkehrsstraßen nach Ḥadramōt, Redāʿ und Jerīm, Ṣanʿāʾ, Ǧauf-Ṣaʿda, Neǧrān, Wādī ed-Dawāsir Knotenpunkt ist[1]. Die weitere Route anzugeben ist sehr schwer. Eine wesentliche Hilfe für die Festlegung wäre es, wenn wir wüßten, wo des Plinius (Nat. hist. VI § 157), *Arreni*[2] *oppido in quod negotiatio omnis convenit* liegt, die er vor den Tamudaei und Minaei erwähnt. Verlockend wäre allerdings, hier an Ἀραρήνη des Strabo (XVI cap. 4 § 781) zu denken, das Glaser[3] mit ʿArʿara zwischen Ḥōt, Jaʿūd und el-ʿUqda und ʿArāʿirēn bei Hamdānī, Ṣifa Ǧazīrat al-ʿArab S. 115, 22 zusammengestellt hat. Wir haben vielleicht recht, wenn wir die Karawane von Mārib über Meǵzer, Ṣaʿda, Ẓahrān, ʿArʿara, Tabāla, Ṭāʾif, Mekka (Makoraba), Jaṯrib (Jathrippa), el-ʿÖlaʾ, (später Egra-el-Ḥiǧr), Tabūk, Maʿān nach Petra und von hier nach Gaza (Ǧazze) gehen lassen. Ähnlich stellte sich auch E. Glaser[4] die Sache vor. Nach ihm ging die Karawane von Mahra, wohin er Minaia verlegt, auf einem engen Wege — wohl in einem Flußbette im Wādī Ḥadramōt oder Wādī Ḥašmōt, oder längs der von Ibn al-Muǧāwir[5] genannten Straße von Ḍofār (Ẓafār) nach Šibām — durch minäisches Gebiet, das sowohl an Mahra als an Ḥadramōt angrenzte, also zwischen beiden lag, zog dann ziemlich genau westlich in die Hauptstadt Ḥadramōts Šabwa-Sabota und von hier nach dem Gebanitenlande, das er in die Gegend von Taʿizz verlegt. Von Thumna (Dumnat Ǧabā) gingen sie längs des Serāt nach dem Norden. Der direkte Weg hätte von Mahra über den Ǧauf oder noch östlicher nach dem Ḥiǧāz und Aila geführt. Diese direkte Straße scheint in alter Zeit von Ailana nach Minaia benutzt worden zu sein, da man nach Eratosthenes zu dieser Strecke 70 Tage brauchte. Zur Verlegung der Straße nach Thumna an den Serāt kam Glaser durch die allerdings falsche Gleichung Thumna = Dumnat

μητρόπολις (Šabwa), Μαδασάρα (im Wādī Raḥija oder Wādī ʿAmd), Γόρδα (Ǧerdān oder Ǧaura), Μαίφα μητρόπολις (Ḥōta oder ʿIzzān), Ῥαίδα (Rajda bei Naqab el-Ḥaǧar), Βαινοῦν (Ḥuṣn ben Diǧāl), Θαβάνη (im Wādī Dōʿan, Sajf oder Bēdaʾ), Μαρίμαθα (Terīm), Ἰούλα (Madhā = Madāʾ?), Ὄμανον ἐμπόριον (Kadnūb). Auf eine Kritik der Ansicht Sprengers über diese Route kann ich mich hier nicht einlassen, auch nicht auf die Frage, ob wir es hier überhaupt mit der Weihrauchstraße zu tun haben. Auf der Ptolemäuskarte im Cod. Hist. Graec. 1. würde die Weihrauchstraße nach seinen Angaben unmögliche Zickzackkurse nehmen. In mehreren Fällen hat übrigens Sprenger in den Gleichsetzungen mit modernen Ortsnamen danebengegriffen. So ist z. B. Μάρα μητρόπολις nicht Ṣaʿda, sondern identisch mit Μαρίαβα-Mārib, Μαρίαμα nicht Mārib, sondern das alte Marjamat, Μαίφα μητρόπολις nicht Ḥōta oder ʿIzzān, sondern die Ruine von Naqab el-Ḥaǧar, Μαρίμαθα nicht Terīm, sondern gleich Μαρίαμα-Marjamat. Zu Θούμνα, dem inschriftlichen Tumnaʿ vgl. S. 116.

[1] Vgl. E. Glaser, Reise nach Mârib S. 20.

[2] A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 145 liest Arem und identifiziert es mit ʾArām ʾΑραμαύα des Ptolemaios.

[3] Skizze II S. 53.

[4] Ausland 1890 S. 957 f.

[5] Bei A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 164 f.

Ǧabā (S. 958)[1]. In seinem Buche „Die Abessinier in Arabien und Afrika" S. 125 sagt er, daß diese Straße fast völlig mit dem heutzutage üblichen Weg Ẓafār, Šibām, Šabwa, Thomna (hier schon richtig ins Wādī Bajḥān el-Qaṣāb verlegt), Mārib, Neǧrān usw. übereinstimme. Er hat aber aus der Änderung seiner Anschauung über die Lage von Thumna — das, wie N. Rhodokanakis[2] jüngst nachwies, mit den Ruinen bei Koḥlān im Wādī Bajḥān identisch ist — nicht die Konsequenz gezogen, die Straße über Mārib zu führen, wie es doch naheliegt. Auf dieser Straße dürfte sich der älteste Handel mit Gewürzen und indischen Waren vollzogen haben, wie wir ihn in Jes. 60_{6}, Jer. 6_{20}, Ps. 72_{10}, Ezech. 27_{22} f., wo die Kaufleute aus Saba und Raʿemah bis Tyrus kommen, und in der Erzählung der Königin von Saba (I Kön. 10, II Chron. 9) kennen lernen. Ein Teilstück dieses wichtigen Handelsweges — die Strecke Ragmat-Maʿīn — ist uns auch aus der Inschrift Gl. 1152 Z. 2 bekannt, die Stadt Ragmat selbst aus der großen Māriber Inschrift Gl. 418/19 Z. 3[3]. Ragmat, das in der letztgenannten Inschrift als Hauptstadt des Reiches Muhaʾmir, das meines Erachtens südlich von Neǧrān zu suchen ist, genannt erscheint, hat schon seinerzeit E. Glaser[4] zum biblischen Raʿemah (רַעְמָה) und zu Ῥέγμα bei Ptolemaios VI 7 gestellt, aber irrtümlich diese Stadt an den Persischen Golf verlegt. Hingegen hat Tkač im Artikel Regma in Pauly-Wissowas Realenzyklopädie Sp. 508 f. zu Raʿemah und Ῥέγμα der Septuaginta mit Recht lediglich unser inschriftliches Ragmat gestellt und darin die Heimat der Ῥαμανῖται gesehen. Denn die Genealogie des Heros eponymos Raʿma, der als vierter Sohn des Kūš (כּוּשׁ), des Sohnes Ḥām's erscheint und seinerseits Šebāʾ (שְׁבָא) und Dedān (דְּדָן) zu Söhnen hat (I Chron. 1_{9}, Gen. 10_{7}), weist ausschließlich wohl nach dem Ḥiǧāz und Jemen, nicht aber an den Persergolf. Ist doch Dedān (Daidān), das auch in den Hieroduleninschriften Gl. 942 = 1277, 944 = 1268, 946 = 1270, 961 = 1241, 963 = 1243, 974, 976 = 1255 und 1025 genannt ist, das heutige Gebiet von el-ʿÖlaʾ[5], während Šebāʾ bekanntlich Sabaʾ entspricht und Kūš einen alten Namen für den Jemen darstellt[6].

Zur Zeit des Periplus (§ 27) brachte man den Weihrauch anscheinend nicht mehr nach Sabota, sondern auf Kamelen oder zu Schiff nach Kane. E. Glaser (Skizze II S. 176) glaubt, daß die Route Kane nach Šabwa (5 Tage nordwestlich von Kane = Ḥuṣn el-Ǧurāb) über Naqb el-Ḥaǧar, im Wādī

---

[1] Zu dieser Identifikation von Thumna mit Dumnat Ǧabā im Maʿāfirlande vgl. noch E. Glaser, Skizze I S. 48, II S. 18 (hier ist neben Dumnat Ǧabā auch Dumnat Ḫadīr in Erwägung gezogen), 23, Tagebuch I (1892) Bl. 9r.

[2] Siehe oben S. 116 Note 1. C. Landberg, Arabica V S. 107, 109 identifizierte Thumna mit Timnaʿ in Ḥarīb, was nun als überholt gelten muß.

[3] Vgl. N. Rhodokanakis, Altsabäische Texte I S. 6, 10, 116.

[4] Skizze II S. 252.

[5] Vgl. A. Musil, The Northern Ḥeǧâz (American geographical Society, oriental explorations and studies n° 1, New York 1926) S. 293 ff.

[6] C. Landberg, Daṯīnah S. 868 Note 1.

Majfaʿa aufwärts bis el-Ḥauṭa, dann ins Wādī Salmūn hinauf bis auf den Kamm des Sauṭ oder Sīṭāngebirges führte, von wo man auf der anderen Seite im Wādī ʿArma, den Ǧebel Duhr zur Rechten lassend, bis nach Šabwa hinabsteigt. Ein anderer Weg könnte über el-ʿUbnā geführt haben. Soweit Glaser; Nach C. Landberg[1] gibt es tatsächlich eine Karawanenstraße in dieser Richtung, die aber schwer und wenig benützt sowie viel zu lang sei. Sie wird von jenen begangen, die sich über es-Sauṭ nach Ḥadramōt begeben. Hingegen gibt Landberg noch eine andere, heute stärker begangene Route aus dem Wādī Majfaʿa ins Wādī ʿAmaqīn und von da durch den Paß Rahwān, über das Gebirge in die Ebene von el-Maḥǧar, von da in die Schlucht Haba, die zum Wādī Ǧerdān führt, und von hier nach Šabwa[2] an.

Wie wir aus Agatharchides, De mari erythraeo § 87 entnehmen, war Petra ein Stapelplatz für Weihrauch und andere Aromata, in dem Gerrhäer, Minäer und alle benachbarten Araber aus dem oberen Arabien zusammenkamen. Wie wir sehen, hatten die Minäer, die ursprünglich als erste den Weihrauchhandel betrieben, im II. Jahrhundert v. Chr. bereits Konkurrenten erhalten, die Gerrhäer, die bei Strabo (XVI cap. 3 § 766) größtenteils Landhandel mit arabischen Waren und Gewürzen betrieben. Nach Eratosthenes bei Strabo (XVI cap. 4 § 768) hatten diese 40 Tage bis Ḥadramōt. Daß sie in dieser Zeit nicht den Weg der Küste entlang von ihrem Hauptsitz Gerrha (bei el-ʿUqajr)[3] gemacht haben können, ist ohne weiteres klar. Sie können in dieser Zeit höchstens den Weg durch die Rubaʿ el-Ḫalī genommen haben, den nach Ibn al-Muǧāwir[4] später Beduinen aus Baġdād nach Mirbāṭ und Ẓafār einschlugen[5]. Nach Petra dürften sie durch Nordarabien über Tajmā gezogen sein[6]. Schon im IV. und III. Jahrhundert waren die Bewohner ʿOmāns, wie wir oben S. 111 sahen, am Weihrauchhandel nach Assyrien stark beteiligt, der sich zur See vollzog. Hauptemporien für Spezereien waren hier zuerst Diridotis, dann Gabba und

[1] Arabica V S. 200.

[2] Arabica V S. 50 Note 2, 237.

[3] Die Lage dieses wichtigen Hafens scheint noch nicht endgültig festgelegt. Gewöhnlich hat man es beim heutigen el-Qaṭīf (vgl. meinen Artikel al-Ḳaṭīf in der Enzyklopädie des Islām II 1259—1262) angesetzt. So auch F. Hommel, Ethnologie und Geographie des alten Orients (Handbuch der Altertumswissenschaft von J. v. Müller, herausg. von W. Otto, III. Abtlg. I. Teil Bd. I, München 1926) S. 137. H. Philby, Das geheimnisvolle Arabien I (Leipzig 1925) S. 21 f., 293 hat Gerrha mit dem ausgedehnten Trümmerfelde im südlichen Winkel der Bucht von al-Baḥrajn identifiziert, nicht mit dem modernen Hafen el-ʿUqajr (el-ʿÖǧēr). J. J. Hess hält die übliche Identifikation von Gerrha mit diesem Hafen (ʿUqajr) nicht für richtig, sondern meint, Gerrha müsse viel mehr nördlich liegen, vielleicht in der Breite von Ṯāǧ (48° 50 ö. L. und 26° 47 n. Br.) und ʿNtā. Über beide Orte vgl. GJ. LIX (1922) S. 324. (Nach brieflicher Mitteilung von N. Rhodokanakis vom 20. Dezember 1922.)

[4] Bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 146.

[5] Vgl. F. Hommel, Ethnologie S. 549.

[6] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 114.

endlich Charax[1]. Auf al-Baḥrajn dürften damals Spezereidepots gewesen sein[2]. So sehen wir Südaraber auf den verschiedenen Straßen Arabiens Handel treiben und nun fragt es sich, ob wir für die Ausdehnung des Verkehrs nicht auch aus den Inschriften Anhaltspunkte gewinnen können. Dies ist in überraschender Weise der Fall, und zwar eröffnen sich uns hiedurch viel weitere Ausblicke auf den Verkehr der alten Südaraber, als durch die alten Autoren. Wir finden nämlich die Minäer und Sabäer an den wichtigsten Kreuzungspunkten der alten Karawanen- und Seewege. So wurde in Warqa — dem alten Uruk-Ēreḫ — eine minäische Grabinschrift gefunden. Schon ihr Entdecker W. Kennet Loftus[3] erkannte die Bedeutung des Fundes für die Geschichte der Beziehungen zwischen Babylonien und Südarabien, die nach F. Hommel[4] im IX. oder VIII. Jahrhundert bestanden. Wahrscheinlich befand sich in Uruk eine minäische Niederlassung, die als Handelsfaktorei für Babylonien in Betracht kam. Ein zweiter nicht minder wichtiger Fund scheint uns auch die Route anzudeuten, auf der die Handelskarawanen ihren Weg aus Südarabien nach Babylonien nahmen. Captain W. H. Irvine Shakespear[5] hat während des Weltkrieges im Quellgebiete von Hinna bei Ṯāğ[6] zwei südarabische Grabinschriften gefunden. Nun führt von Neğrān, das, wie wir gesehen haben, an der Weihrauchstraße lag, noch heute ein Karawanenweg durchs Wādī ed-Dawāsir nach al-Jemāma und von da zur Küste des Persischen Golfs[7] und die Annahme liegt nahe, daß dieser Weg sehr alt sei, um so mehr als nun allem Anschein nach auch die beiden erwähnten Inschriften hiefür als Zeugen gelten dürfen. Sie rühren wohl von Kaufleuten her, die aus dem Jemen nach dem Persergolf gekommen waren[8]. Als dritte bedeutungsvolle Entdeckung dürfen wir in diesem Zusammenhange die Auffindung einer protosüdarabischen Inschrift buchen, die sich unter den Graffiti des babylonischen Tempels in Ur in Chaldaea befindet[9], die wohl von Händlern oder Karawanenbegleitern

[1] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 136, 116, 110; Plinius XII cap. 17 (40) § 80.

[2] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 110.

[3] Travels and Researches in Chaldaea and Susiana, London 1857 S. 233. Auch E. Osiander hat in der ZDMG. XVII (1863) S. 791 die Inschrift von Warqa als Beweis für die Verbindung zwischen Südarabien und den Euphratländern angesehen, sei es nun, daß wir hier das Grabmal eines zufällig auf der Reise verstorbenen Handelsmannes haben, dem seine Gefährten diesen Denkstein setzten, oder, daß sich in Warqa eine Handelskolonie der Sabäer befand.

[4] Ethnologie S. 136.

[5] GJ. LIX (1922) S. 321 ff. und dazu C. Conti Rossini, RRAL. ser. VI, vol. I (1925) S. 190 ff.

[6] Vgl. S. 120, Note 3; Vgl. auch C. Conti Rossini, Storia d'Etiopia S. 93, wo diese Inschriften dem VI.—IV. Jahrh. v. Chr. zugeschrieben werden.

[7] Vgl. unten S. 126 n° 2 b und E. Glaser, Skizze II S. 51; Reise nach Mârib S. 20.

[8] Vgl. N. Rhodokanakis, Altsabäische Texte I S. 9, 117. E. Glaser, Kartenbuch S. 52 gibt folgende Route an: Naǧrān, el-Ḥuseinīja (im Sā'ilet Ḥbōnan), Ḥimā, eš-Šifā, en-Naḫl, Qarja, el-Ḥisī, es-Selejjel, el-Maqran, el-Aflāǧ. Siehe auch E. Glaser, Skizze II S. 51; Reise nach Mârib S. 20 b.

[9] JRAS. 1927 S. 795 und C. Conti Rossini, Storia d'Etiopia S. 335 und Taf. XVIII, Nr. 62.

herrührt, die aus Südarabien nach den großen Handelsemporien Mesopotamiens zogen. An der Weihrauchstraße bestand eine minäische Niederlassung in el-Ḥiğr, el-ʿÖlaʾ (inschr. *ʿll*), die uns zahlreiche minäische Texte hinterlassen hat. Der Kern der minäischen Absiedelung lag in el-Ḫrejbe, $^1/_2$ Stunde weiter nördlich von el-ʿÖlaʾ[1]. Da die hier gefundenen Inschriften die minäischen Könige ʾĪlī-jafaʿ Jašūr (V_4, XXII_1) und ʾAbūkārib Jaṯīʿ, Sohn des Waqahʾīl Ṣadīq (XI_7) erwähnen, so ist anzunehmen, daß sie zum mindesten durch den Zeitraum der neun minäischen Könige, der zwischen diesen beiden liegt (also etwa 180 Jahre) bestand[2]. Wir können annehmen, daß die Hand der Könige von Maʿīn auch über el-ʿÖlaʾ hinausreichte und nicht umsonst wird Maʿān so geheißen haben. Sind doch die Formen מָעוֹן, Maʿūn, Maʿīn und Maʿān, wie C. Landberg[3] betont, nur dialektische Varianten ein und desselben Namens. Daß sie auch in Gaza (Ġazze, inschr. *Ġzl*) etwas zu sagen hatten, wo zu Alexander des Großen Zeit ein Hauptstapelplatz für Weihrauch war[4], ist mehr als wahrscheinlich, und dasselbe gilt für Jaṯrib. Lange Jahrhunderte scheinen die Minäer im ungestörten Besitz dieser Plätze und damit des nördlichen Teiles der Weihrauchstraße geblieben zu sein[5]. Erst der aufstrebende Staat der Nabatäer schuf hier einen für Maʿīn verhängnisvollen Umschwung der Dinge. Die Nabatäer, die sich auch in el-ʿÖlaʾ eingenistet hatten — zwei Inschriften stammen dort von ihnen —, verlegten ihr bisher ausschließlich nach Norden gerichtetes politisches Schwergewicht nach Süden und errichteten in dem nur 4 Stunden nördlich von el-ʿÖlaʾ liegenden el-Ḥiğr (Egra, Hegrae) einen befestigten Handelsplatz[6]. Sie bemächtigten sich auch des Hafens Leuke Kome, von dem aus nach Strabo (XVI cap. 4 § 781) eine Straße nach Petra führte, die von Kaufleuten, die zu Kamel reisten, begangen wurde. Von hier gingen die Waren nach Petra, dann nach Rhinokolura im Ägypten benachbarten Teile Phöniziens und von dort zu anderen Völkern. Später ging der Verkehr hauptsächlich auf dem Nil nach Alexandria; aber auch nach dem Periplus (§ 19) war noch die Karawanenstraße Leuke-Petra „zum Könige der Nabatäer Malichas“ in Gebrauch. Nach Leuke Kome segelte man auf großen Fahrzeugen von den arabischen Häfen (Muza, Arabia Eudaimon) und importierte hier Waren. Rom sandte hierher einen Einnehmer, da der Eingangszoll von einem Viertel des Wertes von der Ware erhoben wurde, und zur

[1] Vgl. A. Musil, The Northern Ḥeǧâz S. 293 ff.

[2] Vgl. D. H. Müller, Epigraphische Denkmäler aus Arabien DWA. (XXXVII, 1889), S. 3; J. H. Mordtmann, Beiträge zur minäischen Epigraphik S. VII f.

[3] Daṯînah S. 302; Arabica V S. 24. Vgl. auch A. Musil, The Northern Ḥeǧâz S. 243 ff.

[4] Vgl. R. Sigismund, a. a. O. S. 49.

[5] Vgl. auch E. Meyer, Der minäische Karawanenhandel in der Perserzeit: ZA. XI (1896) S. 327—329 (verwertet die Inschriften Hal. 535 und Gl. 1083).

[6] Vgl. M. Hartmann, Die arabische Frage S. 36. Wann dies geschah, wissen wir nicht genau. Vielleicht vor Obodas II um 25. v. Chr., wie Gutschmid bei J. Euting, Nabatäische Inschriften S. 84 vermutet. Vgl. auch M. Hartmann, Die arabische Frage S. 465; A. Musil, The Northern Ḥeǧâz S. 299 ff., 305 f.

Sicherung des Platzes einen Centurio mit Mannschaft[1]. Da die Straße von Petra nach Gaza damals naturgemäß in der Hand der Nabatäer war, hatte die sabäo-minäische Weihrauchstraße ihre Kopfstation verloren und blieb auf die Strecke südlich von Egra beschränkt. Außerdem waren die Nabatäer auch Herren des Hafens Egra (el-Weğh)[2], wohin Aelius Gallus sein Heer auf dem Rückzug aus Arabien führte (Strabo XVI cap. 4 § 782). So waren die Nabatäer in den letzten Jahrzehnten v. Chr. Geburt die Herren des nördlichen Teiles des Roten Meeres. Das zeigt sich auch darin, daß sie die Schiffe Kleopatras, die diese nach der Schlacht bei Actium ins Meer ziehen ließ, um nach Indien zu fliehen, vernichteten[3]). Sie mögen auch an den Expeditionen gegen die seeräuberischen Kauraiten ihr Anteil gehabt haben, die von den Tyrannen und Königen Arabiens unternommen wurden, wie der Periplus (§ 20) berichtet. All das war für den südarabischen Karawanenhandel nach Gaza natürlich sehr unangenehm und damit, daß am Gewinn und Transport die Nabatäer von Egra an beteiligt waren, entging den Südarabern viel von ihrem altgewohnten Gewinn. Gleichwohl mußte man sich irgendwie mit dem Machtwechsel abgefunden haben. Jedenfalls gab es auch in Petra eine sabäische Niederlassung. Darauf deutete die Grabinschrift einer Sabäerin, die man daselbst gefunden hat[4]. Für die tätige Anteilnahme von Südarabern am Handel in Afrika auf den großen Verkehrsstraßen zeugen die sabäischen Inschriften — meist Graffiti —, die man in Meroe und im Wādī Ḥammāmāt gefunden hat[5]. Der wichtigste Fund aber ist ohne Zweifel der Minäersarkophag in Ğīze, der einen Weihrauchlieferanten der Tempel Ägyptens barg, der zwischen 285 und 261 v. Chr. in Ägypten lebte[6]. Er zeugt für die umfassende Tätigkeit der Minäer und der Südaraber überhaupt, die ihre Leute an die wichtigsten Knotenpunkte und Verkehrswege — man denke an Warqa, Petra, el-ʿÖlaʾ, Meroe, Wādī Ḥammāmāt, Memphis — verteilt hatten. Ihre Tätigkeit griff, wie wir aus der auf der Insel Delos gefundenen minäisch-griechischen Altarinschrift[7] sehen — der griechische Text weist in das II. Jahrhundert v. Chr. um 130 —, auch auf das Mittelmeer über. Eine Vorstellung von den Handelsbeziehungen der Minäer bekommt man auch aus den Hierodulentexten (Gl. 1238 ff.), in denen als gesicherte Herkunftsorte der Hierodulen in minäischen Tempeln genannt sind:

Gaza (*Ġzl*)	28mal,	Tamliḥ (*Tmlḥ*)	3 mal,
Dedān (*Ddn*)	8 „	Ṣidon (*Ṣjdn*)	1 „
Qedar (*Qdr*)	3 „	Ḥaḍramōt (*Ḥḍrmwt*)	1 „
Muṣur (*Mṣr*)	8 „	Qatabān (*Qtbn*)	1 „

---

[1] Vgl. Th. Mommsen, a. a. O. V S. 479. M. P. Charlesworth, a. a. O. S. 97.

[2] Vgl. A. Musil, The Northern Ḥeğâz S. 299.

[3] M. Hartmann, Die arabische Frage S. 471.

[4] Levy 3 in ZDMG. XXIV S. 200.

[5] Vgl. J. Krall, a. a. O. S. 34.

[6] Vgl. N. Rhodokanakis, Die Sarkophaginschrift von Gizeh in Zeitschr. f. Semitistik II S. 113 ff.

[7] Vgl. OLZ. 1909 Sp. 59—63, 64; F. Hommel, Ethnologie S. 713.

Hağar (*Hgr*)	1 mal,	'Ausān (*'wsn*)	1 mal.
Mo'ab (*M'b*)	1 „	Jatrib (*Jtrb*)	2 „
ʿAmmān (Philadelphia, *ʿmn*)	1 „	Lihjān (*Lhjn*)	1 „
Jonien (*Iwn^m*)	1 „		

Die starke Vertretung gerade der nordarabischen Städte bzw. Landschaften Gaza, Dedān und Muṣur wird nicht Zufall sein, sondern eben in die Richtung weisen, in der sich der Haupthandelsverkehr der Minäer bewegte[1].

Daß die Verkehrsverhältnisse im alten Arabien fast ganz dieselben waren wie heute, ist in der Natur des Landes begründet. Wenn sich auch manche Routen geändert haben, die Art der Fortbewegung und die damit verknüpften Unannehmlichkeiten waren so ziemlich dieselben wie heute. Plinius (XII cap. 14 [32] § 64 f.) beklagt sich in einer Weise über diese Schwierigkeiten, die ganz an moderne Verhältnisse erinnert. Er sagt:

Sed praeter hos (sc. sacerdotes) et custodes satellitesque et ostiarii et ministri populantur. iam quacumque iter est aliubi pro aqua, aliubi pro pabulo aut pro mansionibus variisque portoriis pendunt, ut sumptus in singulas camelos ✱ *DCLXXXVIII ad nostrum litus colligat, iterumque imperii nostri publicanis penditur.* Die alten Südaraber verstanden es also nicht schlechter als ihre Nachkommen, aus den fremden Gästen — die Kaufleute kamen ja von Ailana nach Minaia — Kapital zu schlagen.

Die Islamisierung Südarabiens hatte für den Verkehr im engeren Sinne, d. h. im Rahmen des islamischen Reiches, gewiß keine Nachteile, wohl aber war dadurch der uneingeschränkte Verkehr mit den Mittelmeerstaaten dahin, und überdies kam durch die Verlegung der Residenz nach Bağdād die alte Handelsstraße Persischer Golf—Euphrat wieder zu Ansehen. Daß aber der Verkehr sich vielfach noch in den alten Bahnen bewegte, ersehen wir aus Jāqūt (IV S. 126, 152), der berichtet, daß Qoṣejr, das 5 Tage von Qūṣ, der Hauptstadt Oberägyptens, entfernt war, Landungsplatz für die Schiffe aus dem Jemen war und die Leute von Qifṭ (das alte Koptos) vorzüglich vom Handel und Seereisen nach Indien lebten[2]. Im Hafen von ʿAjḏāb, Ğidda gegenüber, landeten jemenische und indische Schiffe[3]. Auch der Handel des Jemen mit Indien war nach Muqaddasī[4] sprichwörtlich. Außer Ğidda lernen wir aus Muqaddasī auch den Hafen Kamarān kennen, wo man ähnliche Durchgangszölle einhob wie in Ğidda, ferner Ġalāfiqa[5], das mit den Sawāḥilländern im Verkehr stand,

---

[1] Zum Handel der Minäer vgl. noch E. Meyer, Der minäische Karawanenhandel in der Perserzeit ZA. XI (1896) S. 327—329; A. Musil, Kuṣejr ʿAmra S. 124—128; E. Glaser, Die Abessinier S. 74 f.; H. Winkler, Muṣri, Meluḫḫa, Maʿîn MVAG. 1898 (III) S. 20.

[2] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 18. Nach Ibn Ğubajr, Riḥla hg. v. W. Wright (Leiden 1852) S. 61 (vgl. die Übersetzung von Celestino Schiaparelli, Roma 1906, S. 35) stand Qūṣ in Handelsbeziehungen zum Jemen.

[3] Ibn Ğubajr, Riḥla S. 66 (trad. Celestino Schiaparelli, S. 40.

[4] BGA. III S. 97.

[5] Ġalāfiqa war der Hafen der großen Handelsstadt Zebīd, wohin Kaufleute aus Ḥiğāz, Abessinien, Oberägypten (wahrscheinlich von Qūṣ) zu Schiff von Ğidda kamen. Idrīsī ed. A. Jaubert, a. a. O. I S. 49.

und ʿAden, wo man den Wert der Kaufmannsgüter nach Dīnār von ʿAden bestimmte und den Zehent wie in ʿAṯṯar, d. h. für jede Last 1 Dīnār von ʿAden, einhob, außerdem aber noch ein Drittel der Kaufmannsgüter für den Schatz des Sulṭāns in Anspruch nahm. Zur Zeit Idrīsīs war ʿAden klein, aber berühmt wegen seines Hafens, von wo die Schiffe nach Indien (Ǧuǵerāt) und China ausliefen[1]. Im XIV. Jahrhundert blühte ʿAden zu einem bedeutenden Handelshafen auf[2]. Daß es gerade durch den Verfall seiner Konkurrenten Rejsūt, Ṣoḥār, Hormūz emporkam, ersehen wir aus dem Berichte des Ibn al-Muǧāwir[3].

„Den höchsten Punkt seiner Blüte scheint es im 16. Jahrhundert erreicht zu haben. Die Portugiesen hatten sich kürzlich in Indien niedergelassen, da nahmen Sultan Ghauri, der vorletzte Mamluckenfürst von Ägypten, und bald darauf Soliman der Prächtige, um den Handel in diesen Meeren gegen sie zu behaupten, die verschiedenen Häfen von Arabien in Besitz. In Europa wurde nun, um die Türken zu vertreiben, eine Seemacht ausgerüstet und unter den Befehl des berühmten Albuquerque gestellt, der aber die Schwierigkeit, gegen ʾAden etwas auszurichten, sogleich erkannte, als er dessen ansichtig wurde. Der Erfolg rechtfertigte seine Vermutung; denn er war zuletzt gezwungen, unverrichteter Sache wieder abzuziehen. Aber von dieser Zeit an datiert sich der Verfall von ʾAden. Es verdankte seine Reichtümer und seine wichtige Stellung dem Umstande, daß es ein Entrepôt des indischen Handels war, solange dieser seinen Weg durch Ägypten nach Venedig und Genua nahm; aber es verlor seine Bedeutung bald nachdem der Weg um das Vorgebirg der guten Hoffnung entdeckt worden. Wenigstens erhielt dadurch sein Handel den Todesstoß. Doch erhielt es sich noch eine Zeit lang; die dortigen Kaufleute hatten sich bereichert, und noch immer war ʾAden wenigstens der Haupthafen für Jemen"[4]. Dies war für ʿAden die zweite Blütezeit. Die dritte beginnt mit der Eröffnung des Suēzkanals.

ʿAden war auch Hauptstation für eine lebhafte Küstenschiffahrt. So fuhren die Bewohner von Ḫūrijān-Murijān nach ʿOmān, ʿAden und Jemen[5]. Nach Hamdānī[6] lief man von hier auch nach dem Bilād ez-Zinǧ (das alte Azanien) aus und segelte links an der Insel Soqoṭrā vorbei. Idrīsī[7] erwähnt nach ʿAden noch die Küstenstädte ʾAbjan und el-ʾAšǧāʾ[8]. Ibn Ḫordāḏbeh hebt weiter den Hafen von eš-Šiḥr hervor, der großartige Werften und regen Handelsverkehr mit Indien, China, ez-Zinǧ, Abessinien, al-Baṣra, Ǧidda

[1] Vgl. A. Jaubert, Géographie d'Édrisi I S. 51.

[2] Vgl. J. R. Wellsteds Reisen in Arabien II S. 292.

[3] A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 146.

[4] J. R. Wellsteds Reisen in Arabien II S. 293 f.

[5] Vgl. A. Jaubert, a. a. O. I S. 49.

[6] Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 52, 24 f. vgl. Jāqūt III S. 102; A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 87.

[7] A. Jaubert, a. a. O. I S. 52 f.

[8] So richtig nach C. Landberg, Ḥaḍramoût S. 157, 158, nicht Lasʿā; es entspricht wahrscheinlich eš-Šiḥr.

und al-Qulzum (das alte Klysma am Golf von Suēz) hatte[1]. Auch Ja'qūbī[2] nennt Šiḥr ein Handelszentrum. Dann folgte Ẓafār, ein wichtiger Hafen für Indien[3], später zerstört und durch el-Manṣūra ersetzt. Eine starke Konkurrenz für die Südaraber bildete freilich die Schiffahrt von al-Baṣra aus[4], von wo man gleichfalls nach Indien und China segelte[5]. Der indische Seespiegel Muḥīṭ[6] beschreibt den Seeweg von Ǧidda, von Bāb el-Mandeb nach 'Āra, 'Aden, Rās Fartak, Ḫūrījā-Mūrījā, Madraka, Maṣīra, Rās el-Ḥadd, Qalhāt, Masqaṭ, Ṣoḥār, Rās el-Mosandam, Hormūz, von Hormūz nach Sind, Mokrān, Ǧuǧarāt, Konkan, Tuluwān und Monaibār. Von Bāb el-Mandeb nach Zajla', Barbarā, Filuk, Ḥāfūn, Sawāḥil usw. und die Schiffahrt von Soqoṭrā.

Wir wenden uns nun den Karawanenstraßen zu und besprechen zuerst die Verbindungen zwischen Mesopotamien (al-Baṣra), 'Omān und Südarabien.

1. Von Mekka nach 'Omān: Nach al-Bekrī führte der Weg 20 Tage durch eine sandige Steppe. A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 140 vermutet, daß er über Neǧrān, Mārib, Ḥaḍramōt, Rajsūt (nicht Rajsūb, wie Sprenger an allen Stellen hat) nach 'Omān führte. Einen geraden Weg von 'Omān nach Mekka beschreibt A. Sprenger, a. a. O. S. 147 nach Muqaddasī und der Ǧihānnumā ('Omān [Ṣoḥār], Nazwa, 'Aǧla, 'Adwa, Bīr es-Silāḥ, Mekka, im ganzen 21 Tage). Iṣṭaḫrī (BGA. I S. 28) und Ibn Ḥauqal (BGA. II S. 35) sagen übrigens, daß der Wüstenweg von 'Omān wegen der zahlreichen wasserlosen Wüsten sowie der spärlichen Ansiedlungen schwer zu betreten sei, der Weg an der Küste entlang von Mahra und Ḥaḍramōt nach 'Aden oder zum Weg von 'Aden aber zu weit sei und nur selten begangen werde.

2. Von al-Jemāma nach dem Jemen:

a) Nach Ibn Ḫordāḏbeh, BGA. VI S. 152, Qudāma, Kitāb el-Ḫarāǧ S. 193 (151): al-Jemāma, el-Ḫarǧ, Nab'a, al-Maǧāza, el-Ma'din, eš-Šafaq, eṯ-Ṯaur, el-Falaǧ, eṣ-Ṣafā, Bīr el-Ābār, Neǧrān, Ḥimā, Barānis, Marja', Mahǧara, el-Manzil.

Al-Jemāma war durch eine Karawanenstraße mit al-Baṣra verbunden, die A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 134 ff. beschreibt.

b) Neǧrān—al-Baṣra. Diese Straße hieß nach Ibn al-Muǧāwir (bei A. Sprenger, ebenda S. 137—139) Ṭarīq ar-Radrād, stand aber zur Zeit dieses arabischen Geographen (um 630 d. H.) nicht mehr offen. Sie soll 7 Tagereisen betragen haben und am Ende jeder Parasange stand ein Meilenstein. Angeblich geht sie auf 'Amr b. Ma'dīkarib oder Sajf b. Ḏī Jazan zurück,

---

[1] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 84.

[2] ed. Houtsma, I S. 314; vgl. C. Landberg, Daṯînah S. 1784.

[3] Vgl. Jomard, L'Arabie heureuse S. 367; A. v. Wrede, Reise S. 39.

[4] Zum Seeweg al-Baṣra—'Omān vgl. A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 140 f.

[5] Vgl. A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 102 f., 106; Post- und Reiserouten S. 79—91.

[6] Vgl. M. Bittner und W. Tomaschek, Die topographischen Capitel des indischen Seespiegels Moḥîṭ, Vasco da Gama-Festschrift 1897 S. 55 ff.

wahrscheinlich aber stammt sie noch aus vorislamischer Zeit. Zur Zeit des Ibn Ḫordāḏbeh war der Weg noch benützt. Ibn al-Muǧāwir sprach mit einem Neǧrānier, der ihm mitteilte, daß die Leute aus dem Jemen auf Eseln jährlich zweimal auf dieser Straße Leder nach Babylonien brachten und hierbei über al-Jemāma nach Laḥsā gingen. Auf die Frage Ibn al-Muǧāwirs, wann sie sie gebahnt hätten, sagte er, im Jahre 520 d. H. Al-Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab 166, 12—16 kennt einen Weg von Neǧrān über el-ʿAqīq, el-Falaǧ, el-Ḫarǧ, el-Ḫiḍrima, el-Faqī in al-Jemāma nach al-Baṣra, der insgesamt 29 Stationen (Marschtage) umfaßt (vgl. auch A. Sprenger, Die alte Geographie Arabiens S. 237 und oben S. 121 Note 7).

3. Der Küstenweg von ʿOmān führte über Fauq (Farq?), ʿAukelān (ʿArkalān), Hamāh (Mināh), eš-Šiḥr, Miḫlāf Kinda, Qarjet ʿAbd Allāh ben Maḏḥiǧ, Laḥeǧ, ʾAbjan, ʿAden, Miḫlāf Banū Muḥammad, el-Manǧala (?), Miḫlāf er-Rakab, el-Mandeb, Miḫlāf Zebīd, Ġalāfiqa, Miḫlāf ʿAkk, el-Ḥodejda (?) Miḫlāf el-Ḥakam, es-Suḥajn (es-Suǧajn?), Ḍankān, Ḥalj, es-Sirrajn, ʾAʿjād, el-Marǧān, es-Safīna, Ǧidda[1].

4. Von ʿAden nach Šibām nach Ibn al-Muǧāwir (A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 142): ʿAden, er-Raʿāriʿ, ʾAbjan, Dār Zanba, Bajḥān, Wādī Ḥarīb, ʿĀrib, ʿAntar (ʿAbr?), Šibām.

5. Von Šibām nach Ẓafār (ebenda S. 142—144): Šibām, Terīm, Qabr Hūd, Maḍā, Ḥalḥalīǧ, Ẓuhūr, Mihrqaf, Kadnūb, Ḏāt Naḫīl.

6. Ẓafār—ʿAden (ebenda S. 144 f.): Manṣūra (Ẓafār), Rajsūt (von wo eine gemauerte Straße nach Baǧdād führte), Duḥān (?), Ḥāriṯ, Marāwa, Ḥalfāt, Rās Fartak, Ġubb el-Qamar, Ḥaṣwēr, Rās Darǧa, er-Rēdāʾ (Reida), eš-Šiḥr, eš-Šiḥejr, el-Mukallā, Jasiʿ, Ḥuṣn el-Ġurāb, Maǧdāḥ (Maǧḏaḥa), el-Ḥaurā, ʾAḥwar, ʾAbjan, Laḥeǧ, ʿAden.

7. Manṣūra—Qulhāt (ebenda S. 145): Manṣūra, Mirbāṭ, ʾArḫūb, Kankarī, Rās Nūs, Ḥāsik, Madraka, el-Maṣīra, Darb Ǧaʿlān, eṣ-Ṣūr, el-ʿĀnat, Qulhāt, Ṭabwā (?), Masqaṭ, Ṣoḥār.

8. Nach Ibn al-Muǧāwir (A. Sprenger, a. a. O. S. 146 f.) gab es einen sicheren Weg von Baǧdād nach Mirbāṭ, auf dem die Bedu zweimal im Jahre Pferde nach dem Jemen brachten. Nach der Angabe der Bedu kamen sie vom Begräbnisplatz des Ḥusejn (bei Kūfa) bis zum Kreuzungspunkt der Straße nach el-ʾAḥsā und el-Qaṭīf und jener nach Ẓafār und Mirbāṭ, welch letztere wahrscheinlich mitten durch die Rubaʿ el-Ḫalī führte.

9. Obere Pilgerstraße von Ḥaḍramōt (Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 188, 21 ff.): el-ʿAbr, Ǧauf, Ṣaʿda (diese Straße schlagen auch die Pilger aus Mārib, Bajḥān, es-Sarwajn und Marḫa ein)[2].

10. Untere Pilgerstraße von Ḥaḍramōt (ebenda S. 188, 23 ff.): el-ʿAbr, Ṣajhadwüste nach Neǧrān (etwa 8 Tage), Ḥabōnan, el-Malaḥāt,

[1] Vgl. auch A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 141.

[2] Vgl. E. Glaser, Skizze II S. 94 f.; A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 139; Iṣṭaḫrī, BGA. I S. 28; Ibn Ḥauqal, BGA. II S. 35.

Lauza, ʿAbālim, Marīʿ, el-Huǧajra, Tetlīṯ, Ǧāš, el-Masāma, Maǧmaʿat Tarǧ; sie trifft sich mit der Pilgerstraße von Ṣanʿāʾ in Tebāla (vgl. Nr. 34)[1].

11. Von Ṣanʿāʾ nach Ḥaḍramōt nach Ibn al-Muǧāwir (bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 139 f.): Ṣanʿāʾ, ʿOqāb, Naqīl, Wādī ʿArāqīḏ, Ḍijāʿ, Mārib, Namra, Banū Ḥāriṯ b. Kaʿb, Šabwa, el-Ḫuraiba (in Ḥaḍramōt, nicht el-Ǧarīma, wie Sprenger hat), el-ʾAšǧāʾ (= eš-Šiḥr), Rajsūt.

12. Pilgerstraße von ʿAden (Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 188, 14 ff.): ʿAden, el-Maḫnaq, el-Ḥuǧār, el-Masīl, ʿAbra, Kuhāla, el-Maʾǧilīja, el-Maqʿadīja, Zebīd, Maʿqir, el-Kadrāʾ, el-Mahǧam, Wādī Sahām, Balḥa (Wādī Maur), el-Ḥisāra, el-ʿAbāja, eš-Šarǧa, el-ʿUrš, ʿAṯr.

Die mittlere Straße führt nach Naǧm ed-Dīn ʿOmāra el-Ḥakamī (ed. H. C. Kay) a. a. O. S. 11 über Ḏāt el-Ḫajf (el-Ḫubejt?), Mauzaʿ, el-Ǧadūn (Ḥadūn), Ḥajs, Zebīd, Fašāl, ed-Ḍiǧā (eḍ-Ḍiḥāk), el-Qaḥma, el-Kadrāʾ, el-Ǧaṯṯā, ʿIrq en-Našam, el-Mahǧam, Maur, el-Wādijān, Ǧīzān, el-Mušāʿid, Taʿšar, el-Mabnā, Rijāḥ, el-Feǧr (el-Hiǧra). Dann treffen sich der Höhen- und der Küstenweg in es-Sirrajn.

Von ʿAden nach Ǧidda[2] durch die Tihāma nach ʿOmāra, a. a. O. S. 11: ʿAden, el-Maḫnaq, el-ʿĀra, ʿAṯr, es-Saqjaʾ, Bāb el-Mandab, Moḫā, as-Saḥārī, el-Ḫauha, el-ʾAhwāb, Ǧulāfiqa, Bīʿa, al-Ǧarda (al-Ḥirda), az-Zarʿa (?), eš-Šarǧa, al-Mufaǧǧar (al-Ḥaǧar?), al-Qandīr, ʿAṯṯar, ed-Duwajma, Ḥamiḍa, Ḍahabān, Ḥalj, es-Sirrajn, Ǧudda. Nach Ibn al-Muǧāwir (bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 131—133), der diese Straße genauer beschreibt, ging der Küstenweg von Ṣanʿāʾ nach Mekka folgendermaßen: Mekka, el-Qarajn, el-Bajḍāʾ, ʾAjdām, Wādī el-Moḥram, Farʿ, es-Sirrajn, Wādī el-ʾAṯlāṯ, Ḥiṣāra, Ḥalj, el-Dabsā, Wādī ʿOmq, Ḍahabān, Bajḍ, er-Rāḥa, Haǧr, el-Halīja, el-Maḥālib. Von hier ging die Straße nach Ṣaʿda über Ḥirda, el-Madāra, Samr, Falḥāǧ, el-ʾAfrūr, eẓ-Ẓuhajra, Šaṭab, Ḥūṯ, Ṣaʿda.

13. Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 189, 15 ff. gibt zwei Pilgerstraßen von ʿAden nach Ṣanʿāʾ an, die nicht völlig mit den heutigen zusammenfallen. Die erste führt von ʿAden nach Laḥeǧ, Ṣohejb, el-Ḥabīl, Wādī el-ʾAǧʿūd, Ṣawir, Ṯarajd in Ruʿajn, Ḏū Balaq in Ruʿajn, Šurād in Ruʿajn, den oberen Teil von Širʿa, Jeklā und Ṣanʿāʾ; Ḥabīl entspricht dem heutigen el-Ḥabīlajn, ein niedriger Bergrücken längs des unteren Teiles des Wādī Ḥardaba zwischen diesem und Ṣohejb. Wādī el-ʾAǧʿūd (el-ʾArdam, Ḏī Radam) liegt zirka 5 Stunden östlich vom heutigen Wege von Qaʿṭaba nach ʿAden.

Ṣawir lag im Lande Ǧajšān, Ṯarajd ist heute ein Wādī der Ḥobēšīja, ganz nahe nördlich vom Ḥammām Demt, Šurād bildet den obersten Teil einer der Komponenten des Wādī Banā (darnach ist D. H. Müllers Ausgabe der Ǧezīra S. 78_2 zu korrigieren, wo es an Stelle von *wa-nabā* heißen muß *wa-banā*), und zwar ihr östlicher Zweig, das sogenannte Sēl Šalāla. Dieser Weg

---

[1] Vgl. E. Glaser, Skizze II S. 94 f.; A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 139; Iṣṭaḫrī BGA. I S. 28; Ibn Ḥauqal, BGA. II S. 35.

[2] Der Weg wird auch von Iṣṭaḫrī, BGA. I S. 28 und Ibn Ḥauqal, BGA. II S. 35 erwähnt.

führt also von ʿAden bis über das Ḥabīl hinaus, genau auf dem heute noch erhalten gebliebenen Wege, den auch Glaser benützte. Dann zweigt der Weg Hamdānīs nach Osten ab, in dem man zu jener Zeit im Wādī Rabwa hinaufstieg bis D̲ī Radam, zu welchem Dorf man erst nach Überwindung des Naqīl er-Rabwa gelangt. Dann stieg man ins Haupttal des Wādī Banā hinab, ging ziemlich weit östlich von Qaʿṭaba, und hielt sich nun im Wādī Banā, ging nach Ḥobēšīja, von hier nach el-ʾAǧlub, dann nach Benī Qajs, dann in die Qāʿ Širʿa, hat also Jerīm links liegen lassen. Von Širʿa ging es offenbar östlich vorbei direkt über Zirāǧa oder noch weiter östlich nach Ṣanʿāʾ. Diese Straße fällt also nur in ihrem südlichsten Teile mit dem heutigen Wege zusammen und scheint sich in ihrem nördlichsten Teile stets östlich vom Kamme des Serāt gehalten zu haben, so daß man möglicherweise von Ǧajmān nach Ṣanʿāʾ einzog.

14. Die zweite von Hamdānī (S. 189, 23 ff.), die „obere" genannte Straße, führte von ʿAden (über Laḥeǧ, T̲aʿūja, Wādī Warazān) nach Ǧened, Saḥūl (Ibb), Ḥaql Kilāb, D̲amār, Ḥidār und nach Ṣanʿāʾ; sie stimmt also mit Ausnahme des südlichsten Teiles, welcher auch nur wenig nach Osten abweicht, völlig mit der heutigen Straße über Taʿizz überein, ganz abgesehen davon, daß der alte, von Hamdānī beschriebene Weg (über Ǧened) auch heute noch bisweilen benützt wird[1].

Ibn al-Muǧāwir bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 148 ff. gibt ferner noch folgende Routen an:

15. Maḥālib—Zebīd: Maḥālib, el-Muhǧam (Surdud), el-Qaḥma (D̲uwāl), Maḥall Ibrāhīm, Safākā, Zahrān, Faššāl, Wādī Rimaʿ, Quwajd (Wādī el-ʿIrq), Zebīd (S. 148).

16. Zebīd nach ʿAden an der Küste: Zebīd, el-Moztaḥifa, es-Saḥārī, el-Ḫōha, Maušiǧ, el-Ḥalīla, Mauzaʿ, ʿUmajra, ʿIbra, Bāb el-Mandeb, el-ʿĀra, el-Ǧābija, Bīr aṣ-Ṣaḥja, el-Marǧaḥīja, el-Bajḍāʾ, Rabbāk, el-Mukassar, Ǧebel Ḥadīd, el-Maqārīʿ, ʿAden (S. 149).

17. Von el-ʿĀra nach Ḥalīla (Darb el-Kadīḥā): ʿĀra, ʿAt̲t̲ar, über das die alte Karawanenstraße führte, dann Ḥalīla (S. 150).

18. El-ʿĀra—Mafālīs: el-ʿĀra, Taran, en-Nuḥajla, Mafālīs (S. 150).

19. El-ʿĀra—Taʿizz: el-ʿĀra, Saʿb, en-Nijja, el-Mahǧāṭ, el-Ḥuṣejn (S. 150).

20. ʿAden—Mafālīs: ʿAden, el-Mijāt, el-Mazaff, el-Mimlāḥ, el-Maǧdwalī, el-Laḥja, er-Raǧaʿ, Wüste el-Muʿāwī, en-Nuwāʿim, Mafālīs (S. 151).

21. Mafālīs—Taʿizz: Mafālīs, Naqīl el-Ḥumar, el-Ḥanšajn, el-Ḥawāḍ, el-Ǧawwa, ad-Dumluwa (S. 151 f.).

22. ʿAden—Ǧawwa (Ṭarīq Ḥirz): Ǧawwa, ʿĀjirajn, Naqīl Ḥirz, el-Māʾ el-Ḥārr, ed-Daʿlas, ʿAden (S. 152).

---

[1] Nach E. Glaser, Ostjemen und Nordḥadramaut. Nach Naǧm ed-Dīn ʿOmāra al-Ḥakamī (bei H. C. Kay, Yaman its early mediaeval history S. 10) wurde die obere Straße von Ḥusejn ibn Salāma gebaut und war so breit, daß drei beladene Kamele nebeneinander auf ihr gehen konnten. Vgl. auch W. B. Harris, a. a. O. S. 18.

23. Ǧawwa—Ta'izz: Ǧawwa, Wādī Warazān, Okma Hamdān, el-Ḥamrā', el-Ḥūbān, Ta'izz (S. 152).

24. Ta'izz—el-Ǧened: Ta'izz, Birket el-Ḥūbān, Wādī es-Samkar, el-Ǧened (S. 153).

25. El-Ǧened—Qal'a Ḍirās: Wādī Warazān, Ḏağbala, Naqīl Ḏī Ǧabala (S. 153).

26. Ṣan'ā'—Maḥālib: Ṣan'ā', Ḥuṣn Ṯalāṯ, Ǧazān, Musk, Ḥağğe, ed-Danānib (S. 153).

27. Ṣan'ā'—Mārib: Ṣan'ā', Musawwar, Wādī Ḥajāb, el-Mārimajn, Mārib (S. 153).

28. Mārib nach dem Ǧauf: Mārib, Warsān, Barāqiš, Harim, Ober-Ǧauf (S. 154).

29. Mārib—Ṣan'ā': Mārib, Bīr Mauhal, Ḥarjajn, Ṭebāl el-'Āšir, er-Raḥaba, Ṣan'ā' (S. 155).

30. Ta'izz—Zebīd: Ta'izz, 'Udejna, ed-Dumajna, Bīr Māhūt (el-'Ağnāš), Bīr eṣ-Ṣad', Wādī Naḥl, Wādī Ḥenā, eš-Šijālajn, 'Oqda Mağ'ar, el-Kadiḥa, Ḥudajla, Serādīb en-Nīl, ed-Duraj'ā, es-Sāsa, Ḥaṣb (Ḥuṣn?) ed-Dīn, es-Salāma, Ḥajs, ed-Dawāmil, es-Serdāb, el-Qartab, Zebīd (S. 156).

31. Zebīd—Ḥağğe: Zebīd, el-Qaḥma, Kudurā, Ṭaraf el-'Anamīja, Ḥarāz el-Mustaḥriz, el-Ǧebelajn, Sūq el-Qubāb (Wādī Sāri'), Ṭaraf Niẓār, Rabḍ, Lā'a, el-Miḫlāfa, Ḥağğe (S. 156 f.).

32. Zebīd—Ǧalāfiqa: Zebīd, el-Qurašīja, Ḥabt Nafḥān, Ǧalāfiqa (S. 157).

33. Ḏū Ǧubla—Ṣan'ā' (nach Ibn al-Muğāwir, bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 154): Ḏū Ǧubla, el-Qarajn, es-Saḥūl, Ḏirā' el-Kelb, Ibb, el-Mağriba, Ma'ber, Ḥuṣn Samāwī, Ḥadra Naqīl Ṣajd, Ḍarbat 'Amr, Manzil el-'Aṣamm, Dār eḍ-Ḍajf, el-Malāwī, el-Ḥarz, Madāra, Naqīl Jeslaḥ, Ḥadārān, Ḥebārī, Ǧajl el-Barmakī, Ṣan'ā'.

34. Pilgerstraße Ṣan'ā'—Mekka (Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-'Arab S. 185, 22 ff.): Ṣan'ā', Rejda, Ṯāfit, Ḫajwān, el-'Amašīje, Ṣa'da, el-'Ariqa, (auf der alten linken Straße, auf der neuen kommt man zu einem 'Ariqa gegenüberliegenden Orte Buq'a, dann nach) Mahğara, Sarūm el-Fajḍ, eṯ-Ṯuğğa, Kutna, Jabambam, Banāt Ḥarb, el-Ǧusadā', Bīša (Ba'ṭān, Joqṭān), Tabāla, el-Qurajḥā, Karā, Turaba, eṣ-Ṣafn (eṣ-Ṣafr), el-Futuq (Fajq), Rās el-Manāqib, Qarn (el-Manāzil), Rumma, ez-Zīma, Mekka[1]. Die alte Handelsstraße von Syrien nach dem Jemen dürfte aber, wie A. Sprenger, a. a. O. S. 128 glaubt, nicht über Mekka, sondern über die vereinigten Naḫla nach Marr Ẓahrān gegangen sein.

35. Pilgerstraße Ṣan'ā'—Mekka durch die Tihāma (Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-'Arab S. 188, 1 ff.): Ṣan'ā', Ṣallīt (im Baun), el-Maubid, 'Asfal el-'Ariqa, 'Aḫraf, eṣ-Ṣarğa, Rās eš-Šaqīqa, Ḥariḍ, el-Ḫaṣūf, el-Hağar, 'Aṯr, Bajḍ, Zanīf, Ḍankān, el-Mu'aqqad, Ḥalj, el-Ǧaww, el-Ǧuwajnīje (el-Qanāt), Dauqa, es-Sirrajn, el-Ma'ğiz, el-Ḫajāl, Jalamlam, Malikān, Mekka.

[1] Vgl. auch A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 125 ff.

36. Ṣanʿāʾ—Mekka (nach Qudāma, Kitāb el-Ḫarāǧ BGA. VI S. 191 f., Übers. S. 151): Roḥāba, Rāfida, Ḫajwān, Ṣaʿda, en-Nadaḥ, al-Qaṣaba, aṯ-Ṯuǧǧa, Kutna, Banāt Ḥarm, Ǧusadāʾ, Bīša, Tabāla, Ranja, ez-Zaʿrāʾ, Ṣafr, el-Futuq (el-Fajq?), Bustān ibn ʿĀmir, Mekka.

37 *a*. Mekka—Ṣanʿāʾ nach Idrīsī (A. Jaubert, Géographie d'Édrisi I S. 143—145): Qabr el-Murtafiʿ, Qarn el-Manāzil, Ṣafr, Kerī, Ruwajṯa, Tabāla, Bīša Joqṭan, Hasdā, Bijāt, Sabḫa, Kaša, Neǧem, Sadūm Rāḥ (Šarūm Rāḥ), Ǧuraš, Neǧrān, Mahǧara (Ṭalḥat el-Melik, die Grenze zwischen dem Gebiet von Mekka und Jemen), ʿAriqa, Ṣaʿda, el-ʾAʿmašīje (el-ʿAmašijja), Ḫajwān, ʿAnāfit (ʿAṯāfit), Rejda, Ṣanʿāʾ.

37 *b*. Mekka—Jemen nach Ibn Ḫordāḏbeh, BGA. VI S. 134/35 (103): Diese war die offizielle Route für Staatsbeamte und war mit Meilensteinen abgesteckt (ebenda S. 190, 188, 147 f.): Mekka, Bīr ibn el-Murtafiʿ, Qarn el-Manāzil, el-Futuq, Ṣafn (Ṣafr), Turaba, Karā, Ranja, Tabāla, Bīša Buʿṭān, (für Joqṭān, Postrelais), Ǧusadāʾ, Banāt Ḥarb (Ḥarm), Jabambam, Kutna, Ṯuǧǧa (Postrelais), Sarūm Rāḥ (Šarūm Rāḥ), Ǧuraš, Mahǧara, ʿAriqa (der erste Platz im Jemen), Ṣaʿda, el-ʾAʿmašīja, Ḫajwān, ʿAṯāfit, Ṣanʿāʾ.

38. Ḫaulān—Mekka nach Qudāma, a. a. O. S. 192 bzw. 151: Ḏī Suḥajm, el-ʿUrš, Bīša, Ḍankān, Ḥalj, Jaba, Ibn Ǧāwān, ʿOlajb, al-Līṯ, Manzil (Station ohne Name), Jalamlam, Malikān, Mekka.

Dieselbe Route nach Ibn Ḫordāḏbeh, BGA. VI S. 148 f.: Ḫaulān Ḏī-Suḥajm, ʿUrš Ǧāzān (vgl. al-Hamdānī, Ṣifa Ǧezīrat al-ʿArab S. 188, 20), Bīša Buʿṭān (Joqṭān), Wādī Ḍankān, Ḥalj, Bīša ibn Ǧaʾwān, Qanaunā, el-Ḥasaba, Dauqa, ʿUljab, Jaba, Manzil, el-Līṯ, Jalamlam, Malikān, Mekka.

Nach Idrīsī (A. Jaubert, Géographie d'Édrisi I S. 145): Ḫaulān Ḏī Suḥajm, Ḥārān el-Qarīn, Bīšat Joqṭān, Ḍankān, Ḥalj, Bīša ibn Ǧāwān (Jaubert, Ḥārān), Qanūnā, Ḥašaba, ʿUljab (Jaubert ʿUlbub), Darqa, Qajna, Jalamlam, Malikān, Mekka.

39. Al-Jaʿqūbī, BGA. VII 317 f. Mekka—Jemen: Mekka—Ṣanʿāʾ 21 marāḥil; el-Malikān, Jalamlam, el-Līṯ, ʿUlajb, Qurbā, Qanaunā, Jaba, el-Maʿfir, Ḍankān, Zanīf, Rīm, Bajš, el-ʿUrš von Ǧāzān, eš-Šarǧa, es-Salʿāʾ, Balḥa, el-Mahǧam, el-ʿĀra, el-Marwa, Sawadān, Ṣanʿāʾ.

40. Ṣanʿāʾ—Ṣaʿda (nach Ibn al-Muǧāwir, bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 155) auf der alten Straße, die im Heidentum entstand und im Islām zugrunde ging: Ṣanʿāʾ, Marmal, Ṯerīd, Rās Naqīl ʿAǧīb, Naqīl el-Faqʿ, el-Muṣajriʿ, Neǧd Farš, el-ʿAmašīja, ed-Derb, Ṣaʿda.

41. Ṣaʿda—Ḏahabān (ebenda S. 155): Ṣaʿda, el-Ḥawānīt, Ḥaṭam es-Sukrāt, el-Qadīm, Multaqā el-Audija, ʿAsl Ḥalāḥil, el-Munḥalif, el-Baṣra, Wādī Tafūṣ, Ǧebel ʾAswad, es-Sarawāt, Rufajda, Ṭurajb, Ḏahabān.

42. Ṣaʿda, Ṣanʿāʾ (nach Verbreitung des Islām, ebenda S. 156): Ṣaʿda, el-Ḫijām, ed-Durūb, el-ʿAjn, el-ʿAmašīja (Ḫajwān), Ḥūṯ, Ǧaḥdam, Ṣanʿāʾ.

B. Die heutigen Verkehrsverhältnisse.

1. Seehäfen und Schiffahrt.

Südarabien ist arm an guten Häfen. Den besten Hafen, ʿAden, wo alle großen Dampfer, die im Roten Meere verkehren, anlegen, haben sich die Engländer gesichert und schon 1850 zum Freihafen erklärt. Der Hafen hat eine Ausdehnung von 8 engl. Meilen von Osten nach Westen und von 4 engl. Meilen von Norden nach Süden. Er ist durch ein kleines Vorgebirge in zwei Baien geteilt, deren westliche im Innern eine Tiefe von 3—4 Faden, am Eingang eine Tiefe von $4^1/_2$—5 Faden aufweist. Große Dampfer legen im modernen Stadtteil Steamer Point an, der am Ende der felsigen Halbinsel liegt, die den Hafen gegen Westen abgrenzt. Da Steamer Point immerhin in einiger Entfernung von Alt-ʿAden, dem Zentrum des Handels, sowie vom Landungsplatz der Leichterschiffe, den Docks und Warenlagern liegt, hat man den Plan gefaßt, Alt-ʿAden mit Steamer Point und den Kohlenlagern durch eine elektrische Bahn zu verbinden, die dann vielleicht auch nach Šēẖ ʿOṯmān weitergeführt werden soll. Dies Projekt ist freilich noch nicht zur Ausführung gekommen. Hingegen ist ʿAden mit dem Hinterlande durch eine Bahn verbunden, die ursprünglich bis Ḍālaʿ geplant war, jetzt bis Ḥabīl el-Ḥamrāʾ reicht.

Abgaben werden lediglich von Spirituosen und narkotischen Drogen eingehoben; doch ist auch die Einfuhr von Petroleum und Waffen an Lizenzen gebunden, für die eine bestimmte Taxe zu erlegen ist. Das Budget der Stadt wies 1914/15 annähernd 580.000 Pf. St. Einnahmen und 536.000 Pf. St. Ausgaben aus. Erstere verteilten sich auf folgende Posten:

Aden Port Trust Fund	Pf. St.	34.000
Aden Settlement Fund	„ „	28.000
Local supply bills	„ „	257.000
Post office	„ „	34.000
Excise, including customs duties	„ „	6.300
Income tax	„ „	5.000
Imperial and municipal receipts	„ „	215.700

Im Jahre 1916/17 stiegen die Einnahmen auf 741.160 Pf. St., die Ausgaben auf 760.650 Pf. St. Der Hafen wird vom Aden Port Trust erhalten, der auch für die nötigen Ausbaggerungen Sorge trägt und dem hiefür die Mittel aus den Hafengebühren zur Verfügung stehen. Er hat direkte Verbindung mit London durch die British India Steamship Comp., mit Southampton durch den Norddeutschen Lloyd, mit Marseille durch die Messageries Maritimes. Im Jahre 1925/26 wurde ʿAden von 1315 Frachtdampfern mit insgesamt 4,356.326 Registertonnen angelaufen, von denen mehr als die Hälfte (678) englische waren, ferner von 1029 einheimischen Segelschiffen mit insgesamt 34.617 Tonnen. Die Verteilung der anlegenden Schiffe auf die einzelnen Nationen ist aus Anhang II G zu ersehen.

ʿAdens Bedeutung liegt, wie schon oben S. 79 f. gezeigt werden konnte, vornehmlich im Transithandel, an dem in hohem Maße afrikanische Erzeugnisse teilnehmen. Mit der Entwicklung Französisch-Sōmālīlands und seiner Häfen Ǧibūtī und Oboq wird allerdings diese Stellung ʿAdens einigermaßen eingeschränkt, um so mehr, als auch die Bahnverbindung Ǧibūtīs mit dem Innern Abessiniens diesem Hafen ein weites und wichtiges Hinterland erschlossen hat. Nordabessinien sowie der Sūdān hat durch die Bahnverbindung mit Port Sudan und durch den Hafen Maṣauwaʿ eine bessere Verbindung mit der Außenwelt erhalten und damit die Möglichkeit des direkten Exports in die Absatzländer mit Umgehung ʿAdens. Wie sich das in Zukunft auswirken wird, ist noch nicht klar. Vorläufig ist der gewaltige Aufschwung ʿAdens eine Tatsache, um die auch pessimistische Prognosen für die Zukunft ʿAdens nicht herumkommen[1].

Neben ʿAden gilt als der zweitbedeutendste Hafen el-Ḥodejda[2], der von Dampfern folgender Linien angelaufen wird:

1. The Khedivial Mail Steamship Co. (alle 14 Tage).
2. The Bombay and Persia Steam Navigation Co. (1—2 mal monatlich).
3. Cowasji, Dinshaw Bros. (wöchentlich).
4. Navigazione Generale Italiana (Società Riunite Florio Rubattino (alle 14 Tage).
5. Società Marittima Italiana (1mal monatlich).
6. Russian Steamship Co. Odessa (1—2mal im Jahre)[3].

Außerdem legen hier noch arabische Segelboote an, die den Verkehr bis al-Baṣra einerseits und nach der afrikanischen Küste andererseits vermitteln. Früher wurde el-Ḥodejda alle 6 Wochen von einem österreichischen Lloyddampfer, der aus Konstantinopel kam, angelaufen, sowie alle 14 Tage von einem italienischen Schiff, das einen Pendelverkehr zwischen ʿAden—el-Ḥodejda, ʾAṣāb und ʿAden herstellte. Die Lloyddampfer haben el-Ḥodejda als Anlegeplatz aufgegeben. Gelegentlich halten auch andere Schiffe vor Ḥodejda (siehe weiter unten S. 137 f.).

Die türkische Regierung hat hier in den Jahren 1902—1908 steinerne Molen und Wellenbrecher errichten lassen. Vorher spülte nämlich das Meer von der nur mit sehr gebrechlichen Schutzdämmen versehenen Küste ohne Unterlaß ab, so daß sie Stück für Stück vom Meere losgerissen wurde. Die Ausführung dieser Arbeiten scheint aber nicht allzu sachkundiger Leitung anvertraut worden zu sein. Denn die Sachverständigen fanden erst als alles fertig war heraus, daß das Wasser nicht tief genug war, um beladenen Leichterschiffen das Anlanden und Ausladen längsseits zu ermöglichen, was der Zweck des ganzen Unternehmens gewesen war, das kontraktlich an einen französischen Ingenieur vergeben war, der es an einen Italiener abgetreten hatte.

[1] Vgl. Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 51 f., 104, 109; The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. 95.

[2] P. Bardey, Lettres d'Hodeidah, Rev. d. Géogr. XLIX (1901) S. 156 ff.; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130r.

[3] Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61, S. 63 f.

Der nutzlose Bau hatte fast 14.000 Pf. St. verschlungen und el-Ḥodejda hat heute nicht mehr als eine offene Reede. Erfreulicherweise ließ sich die türkische Regierung durch diesen Mißerfolg aber nicht abschrecken, sondern ging im Zusammenhang mit dem Bau der Bahn el-Ḥodejda—Ṣanʿâʾ daran, 10 engl. Meilen nördlich von el-Ḥodejda die vom Vorgebirge Râs el-Keṯīb geschützte tiefe natürliche Bucht von Ǧebâne zu einem neuen Hafen (Ǧebâne) auszubauen, der 5 Faden Ankergrund für ein Dutzend Schiffe geben und mit einem Steinkai versehen sein sollte, wo drei solche Dampfer gleichzeitig anlegen und ausladen könnten[1]. Es ist nur zu wünschen, daß die Ausführung dieses Planes, die durch die inzwischen und schon 1912 eingetretenen Kriegsereignisse unterbrochen wurde, wieder aufgenommen wird. Ein guter Hafenplatz am Roten Meere mit entsprechender Bahnverbindung ins Innere wird die jetzt trostlose wirtschaftliche Lage entschieden in günstigem Sinne beleben. Gegenwärtig sind die Verhältnisse hier ja, wie wir gesehen haben, nicht sehr günstige. Der schlechte Zustand des Hafens von el-Ḥodejda zwingt die Dampfer von großem Tiefgang, außer der Reede zu ankern und die Waren durch Sambûqen löschen zu lassen, wobei sie durch Nässe Schaden leiden. Dann entsteht dadurch, daß alle großen Dampfer die für den Jemen bestimmten Waren in ʿAden löschen und diese dann erst wieder die etwa 250 Meilen lange Strecke von ʿAden nach Ḥodejda gebracht werden müssen, durch Transport und Umladekosten eine erhebliche Verteuerung der Waren. An der jemenischen Küste haben die einst stark besuchten und berühmten Häfen Moḫâ und Ǧalâfiqa sowie Ǧâzân und Loḥajja nicht mehr jene Bedeutung, die ihnen früher zukam, da sie durch das Zurückweichen der See für große Schiffe mehr oder weniger unbrauchbar geworden sind. Loḥajja, das früher alle 3 Monate einmal vom Lloyd Triestino angelaufen wurde, unterhält jetzt einen ausgedehnten Segelverkehr mit Ǧidda, el-Ḥodejda und ʿAden[2]. Ǧâzân, das im Weltkriege zeitweise el-Ḥodejda ersetzen mußte, steht nur durch Segelschiffe im Verkehr mit el-Ḥodejda und vermittelt so den Warenverkehr ins Innere von ʿAsīr (Ṣabjâ), ebenso Moḫâ, das den Warenverkehr sowie die Post nach Taʿizz vermittelt und seit dem Weltkriege sich wieder erholt hat und nun als Ausfuhrhafen neben el-Ḥodejda für das Imâmat el-Jemen dient[3]. Segelschiffe vermitteln auch hier den Verkehr mit der gegenüberliegenden afrikanischen Küste und Ḥodejda. Als Hafen von Zebīd und Ḥajs dient jetzt das nur kleine el-Ḫôha, von dem Segelschiffe nach Afrika (Maṣauwaʿ, Ǧibûtī) auslaufen. Einen schönen Hafen bietet die Insel Kamarân[4], die Quarantänestation für die Mekkapilger, die die Engländer 1870 annektierten. Auch das gleichfalls englische Perīm hat einen zu allen Zeiten guten Hafen; jetzt dient es als Hauptstation der Perim Coal Company für die Kohlenversorgung

[1] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 126 f.; Arabia, Handbooks prepared . . . . . of the foreign office n° 61 S. 56 f.

[2] Arabia etc. S. 61, 63.

[3] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 61.

[4] C. Ritter, Vergleichende Erdkunde von Arabien I S. 891.

der Dampfschiffahrt im Roten Meere und hat oft 20.000—100.000 Tonnen Kohle lagern[1]. Es wurde 1925/26 von 497 Dampfern angelaufen. Seine strategische Bedeutung ist nur durch den kleinen Ort Šēḫ Saʿīd gefährdet, der einen guten Landungsplatz besitzt und dessen Inhaber Perīm jederzeit bombardieren kann, wie dies im Weltkriege öfter von seiten der Türken geschehen ist. Frankreich hat sich seinerzeit sehr um die Erwerbung des Platzes bemüht und 1868 durch die Compagnie Rabaud-Bazin von Marseille sein Gebiet um 80.000 Taler gekauft; 1870 errichtete die erwähnte Marseiller Gesellschaft eine Faktorei und entsandte Agenten hin, während des deutsch-französischen Krieges wurde sogar eine provisorische Kohlenstation errichtet, die aber 1871 wieder aufgelassen wurde. Die Gesellschaft gab dann, aus Mangel an genügender Sicherheit, das Unternehmen auf und trat 1886 ihr Besitzrecht an den französischen Staat ab, der aber nie eine formelle Okkupation vornahm. Erst als Frankreich in Oboq Fuß faßte, gewann dieses französische Gibraltar — das Wort wurde von Paul Soleillet geprägt — neue Bedeutung. 1885 sandte die Regierung eine Mission zur Erforschung der Bai und ihrer Bedeutung dahin, die feststellte, daß zwar das Gebirge von Šēḫ Saʿīd Perīm beherrscht, zum Ausbau des Platzes zu einem strategischen Punkt aber große Summen nötig seien. Man ließ die Sache so auf sich beruhen und 1896 begnügte man sich, im Parlament das Anrecht Frankreichs, wenn auch nur in platonischer Form, zu bekräftigen. Inzwischen hatten sich 1885/86 unmittelbar, nachdem die Studienmission den Platz verließ, die Türken auf Drängen der Engländer des Platzes bemächtigt, die auch selbst Truppen heimlich in Šēḫ Saʿīd gelandet haben sollen, und Batterien auf den beherrschenden Höhen errichtet. Seither sind die Türken ziemlich ungestört bis zum Weltkriege in Šēḫ Saʿīd geblieben. Zwar wurde in Frankreich zweimal (1904 und 1913) der Versuch gemacht, die Regierung für Šēḫ Saʿīd zu interessieren, jedoch vergeblich. Frankreich hat offenbar sein Interesse an diesem wichtigen Punkte, der die Straße von Bāb el-Mandeb zu beherrschen vermag, zugunsten Englands aufgegeben, das vielleicht selbst seine viel versprechende Ausgestaltung zu einem Hafen und Fort unternehmen wird[2]. Deutschland hatte sich 1900 durch Pacht eine kleine Insel der Farasāngruppe als Kohlenstation gesichert, die einen ganz brauchbaren Hafen besitzt[3]. An der Südküste Arabiens ist, außer dem heute zum Welthafen emporgewachsenen ʿAden, nur noch das 230 engl. Meilen davon entfernte Mukallā der einzige Ort zwischen ʿAden und Masqaṭ, der den Namen „Hafen" verdient[4]. Die kleinen Seestädte, wie Šuqra, Burūm, eš-Šiḥr, Qišin u. a., haben nur für den Binnenhandel einige Bedeutung. Europäische Schiffe verirren sich nur selten dahin. Mukallā hat den Nachteil,

[1] Vgl. A. Bardey, Rapport sur el-Yemen BGH. et Descr. 1899 S. 51; The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. 95.

[2] Vgl. Fr. Stuhlmann, Der Kampf um Arabien S. 113 ff.; P. Barré, L'Arabie, Rev. d. Géogr. LII (1903) S. 130 ff.

[3] P. Barré, a. a. O. S. 129.

[4] Vgl. Th. Bent, Southern Arabia S. 74.

daß sein Hafen zur Zeit des Südwestmonsuns nicht benützbar ist; in dieser Zeit wird das 16 engl. Meilen südwestlich gelegene Burūm an seiner Statt angelaufen[1].

Die einheimische Schiffahrt arbeitet teilweise mit sehr primitiven Fahrzeugen, wie wir oben I S. 188 bei der Fischerei gesehen haben. Außer diesen Fahrzeugen stehen aber auch sogenannte Sambūqen im Gebrauch, die sowohl im Jemen (südlich von el-Ḥodejda) als auch an der Südküste (Mukallā) gebaut werden. Sie sind etwa 50 Fuß lang, doppelendig mit scharfem Bug. Der Mast ist stark und verhältnismäßig kurz, hängt nach vorne über und trägt ein großes Lateinsegel auf fast senkrechtem Gaffel von großer Länge und gut spitz zulaufend. Das Steuerruder wird mit Steuerleinen gehandhabt, die gut unter der Wasserlinie von jedem Schanzdeck aus direkt zu ihm leiten. Der Bau eines solchen Fahrzeuges dauert 3 Monate und kostet 100 Pf. St. Vordersteven, Achterhintersteven, Kniestücke und Rippen werden aus hartem dauerhaften Akazienholz hergestellt, die Planken kommen von der Malabarküste. Die Nahten werden mit heißem Pech und Baumwollabfällen verpickt.

Seetüchtige Dauen (Dāw) werden ebenso, nur größer gebaut, mit einem kleinen Kreuzmast gut achtern, der vorn überhängt, wie der Hauptmast, und gleichfalls ein Lateinsegel trägt. Sie sind vorn und achtern mit einem Verdeck versehen und die Relinge längs des offenen Mitteldecks sind oft zeitweise von Mattenstreifen überhöht, um die hereinbrechende See abzuhalten. Passagiere sind achtern unter einem Sonnenzelt auf dem erhöhten Schanzdeck untergebracht. Solche Schiffe sind sehr seetüchtig[2].

Außer den beiden genannten Schiffen baut man noch Sāʿia, Baqla (200 bis 400 Tonnen) und Ǧanǧa. Mit solchen Schiffen fahren die südarabischen Kaufleute und Kapitäne an die benachbarten Küsten (Sawākin, Maṣauwaʿ, Zajlaʿ) des Roten Meeres, die südarabische Küste (Ǧajḍa, Sēḥūt, Mukallā, Soqoṭrā, Šuqra, eš-Šiḥr, Qišin, Mirbāṭ) und von hier in den Indischen Ozean (Bombay) und die indische Malabarküste, den Persischen Golf (Masqaṭ), al-Baṣra und Ostafrika (Zanzibar)[3]; Masqaṭ und Zanzibar werden auch von Soqoṭrā aus angelaufen. Die Mengen, die diese Schiffe verfrachten, sind recht ansehnlich.

Die Häfen ʿAden, Mukallā und eš-Šiḥr unterhielten nach J. R. Wellsted[4] zusammen noch immer etwa 70 Fahrzeuge für diesen Handel und mehrere davon fassen 200 Tonnen. Im September verlassen sie ihre Häfen; die größeren Schiffe gehen östlich bis Rās Fártak, die kleineren bis Rās el-Ḥadd, und von diesen Punkten aus setzen sie nach der Küste von Indien über und legen in

[1] Arabia, Handbooks prepared .... of the foreign office n° 61 S. 61.

[2] G. W. Bury, Arabia Infelix S. 121.

[3] W. B. Harris, a. a. O. S. 137 f.; R. Manzoni, el Yèmen S. 260; J. R. Wellsted, Reisen II S. 320, 348 Note 318; L. Hirsch, Reisen S. 25; W. Hein, a. a. O. MGGW. XLVI (1903) S. 254; Th. Bent, Southern Arabia S. 346; J. R. Wellsted, JASB. IV (1835) S. 158; G. Schweinfurth, a. a. O. Westerm. Jahrbücher LXX S. 42 f.; Van den Berg, a. a. O. S. 73; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 130rv.

[4] Reisen II S. 334.

der Nähe von Purbender an. Zwar hat jedes Fahrzeug seinen Lotsen, aber nur wenige haben astronomische Instrumente, oder sind imstande, Beobachtungen zu machen. Doch beobachtete Wellsted bisweilen dort eine rohe Art von Astrolabium und einen Sonnenhöhenmesser. Zuweilen können sie die Ortsbreite mit leidlicher Genauigkeit bestimmen. Oft aber erkennen sie ihre Annäherung an die indische Küste, gleich den Schiffern des Altertums, nur an der Farbe des Seewassers oder an den Schlangen, die ihnen zu Gesicht kommen.

Außer den einheimischen Schiffen senden folgende Gesellschaften fremder Nationen ihre Schiffe nach el-Ḥodejda und in die südarabischen Gewässer[1]:

1. The Bombay & Persia Steam Navigation Co., namentlich für Pilgertransporte, legt auch 1—2mal monatlich in el-Ḥodejda an sowie zeitweise in Mukallā.

2. Oceanic Steamship Company, vermitteit den Verkehr von Java, Singapore und dem Osten nach el-Ḥodejda.

3. Bombay and Persian Gulf Line, legen von Zeit zu Zeit in el-Ḥodejda an.

4. Perim Coal Company Line, besorgt den Verkehr zwischen ʿAden und el-Ḥodejda.

5. Khedivial Mail Steamship & Graving Comp., legen alle 14 Tage auf der Fahrt von Suēz nach ʿAden in el-Ḥodejda an.

6. Red Sea Company, läuft auch el-Ḥodejda an.

7. Cowasji, Dinshaw Bros., eine ʿAdener Firma, kommt wöchentlich einmal von ʿAden nach el-Ḥodejda.

8. Haǧi Qāsim.

9. Magri.

10. Rini & Comp.

11. Vesram Ibrahim.

12. Bucknall Brother.

13. Egyptian Line of Steamer.

14. Idaré Makhusi Line, berühren alle 14 Tage auf dem Wege Suēz — ʿAden auch el-Ḥodejda.

15. Navigazione Generale Italiana (Florio-Rubattino Line), berührt zweimal monatlich von Maṣauwaʿ oder ʿAden aus el-Ḥodejda.

16. American and Italian Steamship Line (versorgte früher el-Ḥodejda mit Petroleum).

17. Oriental Afrique Compagnie, verkehrt monatlich zwischen ʿAden und el-Ḥodejda.

18. Odessa Steamship Company, legte ein- bis zweimal im Jahre in el-Ḥodejda an.

19. Lloyd Triestino (indochinesischer Dienst, Zweiglinie Suēz—ʿAden), legte früher auch in Līṯ, Qonfuda und Loḥajja an.

[1] W. Schmidt, a. a. O. S. 98; Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office nº 61 S. 62—64. Vgl. auch R. Manzoni, el Yèmen S. 358; H. Burchardt, a. a. O. ZGE. 1902 S. 593; L. Hirsch, Reisen S. 291.

20. Die Hamburg-Amerika-Linie, hat seit Juli 1906 einen arabisch-persischen Dienst eingerichtet.

21. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", läuft den Hafen von el-Ḥodejda zwei- bis dreimal im Jahre von New York aus an.

22. Die British India Steam Navigation Co., legt auf dem Wege von London nach Indien in ʿAden an. Sie hat in normalen Zeiten einen wöchentlichen Eildienst und einen wöchentlichen Küstendienst eingerichtet.

23. Die Società Marittima Italiana, hat seit 1914 einen monatlichen Dienst zwischen Maṣauwaʿ, Ǧidda und el-Ḥodejda eingerichtet.

2. Eisenbahnen.

Bereits im Jahre 1909 hatte England wieder die Vorarbeiten zerstört, die es für eine Bahn von ʿAden nach Ḍāliʿ vorgenommen hatte, die dann nach Ṣanʿāʾ ausgebaut werden sollte[1]. Damit schien Südarabien für längere Zeit auf die Hoffnung, eine Bahn sein eigen nennen zu können, verzichten zu müssen. Allein im selben Jahre bekam ein französisches Syndikat die Konzession für eine Erschließungsbahn im Jemen. Die türkische Kammer ratifizierte im August 1909 die Konvention zwischen der türkischen Regierung und der französischen Finanzgruppe zur Vornahme von Studien zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn el-Ḥodejda—Ṣanʿāʾ und Zweigstrecken sowie zum Bau des Hafens von Ǧebāne, der ihr als Kopfstation dienen sollte. An die Spitze der Studienmission trat A. Beneyton, der von August 1909 bis Juni 1910 die Erhebungsarbeiten leitete, deren Ergebnis die Vorlage eines Entwurfes für eine Linie vom Hafen Ǧebāne nach el-Ḥodejda, Bāǧil, ʿObāl und weiter durch das Wādī Sahām und el-Ferš über die niederste Erhebung des Serāt bei 2450 m nach Ṣanʿāʾ sowie einer Fortsetzung nach ʿAmrān war. Die türkische Regierung billigte diesen Plan bis ʿObāl, verlangte aber eine Verlängerung der Linie bis Ḥoǧēle, d. h. so nahe als möglich bis Menāḫa, behielt sich die Strecke Ṣanʿāʾ—ʿAmrān vor und verwarf das ganze Projekt durch das Wādī Sahām und el-Ferš, da sie in diesen Gegenden die Sicherheit nicht verbürgen konnte. So ging im Jänner 1911 eine abermalige Studienmission unter derselben Leitung ab, die einen Durchgang durch die Gegend von Taʿizz suchen sollte. Das Ergebnis dieser Forschungen war die Vorlage eines Entwurfes, der von el-Ḥodejda aus die Linie über Bēt el-Faqīh, Zebīd, Ḥajs, Taʿizz, Ibb, Jerīm, Ḏamār, Maʿber führte und die Zustimmung der Regierung, der Einheimischen und der französischen Gruppe fand. Die Serātkette sollte nach diesem Entwurf bei Fitjéré Gaëtan (wohl Feǧr el-Qāʿatēn) in 3000 m Höhe überschritten werden. 1911 wurde eine Anleihe im Betrage von 1,000.000 türk. Pf. von der türkischen Regierung aufgenommen, die der Gesellschaft übergeben und im März 1911 zum Kurse von 92 % (= 455 Fr.) an die Pariser Börse gebracht wurde. Zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe bis 2009 wurden

[1] Das Bahnprojekt stammte von einer indischen Firma. Vgl. Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61, S. 51. Fr. Stuhlmann, Der Kampf um Arabien S. 100—103.

40.987 türk. Pf. der Einnahme von el-Ḥodejda und Ǧebāne verpfändet. Die Gesellschaft übernahm für den Erlös der Anleihe den Bau der Teilstrecke von 120 km bis Ḥoǧēla und des Hafens von Ǧebāne[1]. Der Bau wurde zu Beginn des italienisch-türkischen Krieges unterbrochen, indem die italienischen Schiffe el-Ḥodejda blockierten und die Anlagen beschossen. Die Verbindung Ǧebāne—el-Ḥodejda war damals aber schon im Betrieb. Der Bau soll 1913 wieder aufgenommen worden sein. G. W. Bury sah 1913 nur etwa 8000 Tonnen Bahnmaterial im Werte von 3.000.000 Fr., das mit Dampfern nach Rās el-Keṯīb gebracht wurde. Der größte Teil des schweren Materials soll aber an den Strand geworfen worden sein, da ein entsprechender Molo oder Krane nicht vorhanden waren und das leichtere Material war im Freien aufgeschichtet. Etliche gut gebaute Häuser aus Wellblech für Wohnungen und Amtsräume waren noch in gutem Zustande. Ungefähr 5 Meilen rostiger, einfacher Geleise zogen vom Molo bei Rās el-Keṯīb gegen el-Ḥodejda, darauf war 1 Lokomotive und 2 Passagierwaggons, etwa 3 Meilen außerhalb des Depots. Ein niederer Damm war für weitere 10 Meilen quer durch die Küstenebene und 1 Meile nördlich von el-Ḥodejda nach dem Landinnern einbiegend parallel zur Karawanenroute aufgeführt. Die Deutsche Levantezeitung brachte am 15. Juli 1915 die Nachricht, daß der Bau endgültig aufgegeben worden sei und die Schienen zum Bau der Zweigbahnen der Ḥiǧāzbahn verwendet worden seien.

Sollte dies den endgültigen Abschluß des so viel versprechenden Bahnbaues bedeuten, so wäre es im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung Südarabiens und seiner Zukunft auf das tiefste zu beklagen. Es bliebe doch zu erwägen, ob bei ehrlicher, tatkräftiger Leitung des Unternehmens die gute Sache nicht gerettet werden könnte. Wer immer den Jemen beherrscht, wird früher oder später zum Bau einer Bahn Ǧidda—Ṣanʿā' — um welches Projekt sich 1910 eine französische Gruppe beworben haben soll[2] — oder zur Weiterführung der begonnenen Trasse el-Ḥodejda—Ṣanʿā' schreiten müssen, um das Land wirtschaftlich zu heben und an den Weltverkehr anzuschließen. Was der Bau dieser Bahn wirtschaftlich bedeutet, darauf ist schon des öfteren hingewiesen worden.

Inzwischen ist das 1909 aufgegebene Projekt einer Bahn von ʿAden nach Ḍāliʿ wieder neuerdings aufgenommen und zum Teil auch schon verwirklicht worden. Bereits während des Weltkrieges hat England 1915 eine strategische Bahn von 1 m Spurweite von ʿAden ins Hinterland gegen Laḥeǧ zu gebaut, um diesen Vorposten seiner Herrschaft zu halten und die Verproviantierung ʿAdens zu Lande zu sichern. Die Strecke war zunächst nur 29 engl. Meilen lang, wurde aber 1921 um einige Meilen über die Oase von Laḥeǧ (el-Ḥōṭa) hinausgeführt und geht nun bis Ḥabīl el-Ḥamrā' 8 Meilen nordwestlich von el-Ḥōṭa[3]. Sollte die Bahnverbindung in der Richtung auf

[1] Vgl. A. Beneyton, a. a. O. S. 201 ff.; H. Schmidt, Das Eisenbahnwesen in der Asiatischen Türkei S. 131 f.; Arabia, Handbooks usw. S. 50 f.

[2] Arabia, Handbooks usw. S. 51; Fr. Stuhlmann, Der Kampf um Arabien S. 103.

[3] The Statesmans Year-book LXIV (1927) S. 95; Arabia, Handbooks usw. S. 49.

Ṣanʿâʾ weitergeführt werden, so würde der Südjemen wirtschaftlich und auch politisch wohl stark nach ʿAden zu gravitieren, was zur Folge hätte, daß dieser Hafen auch einen großen Teil der Produktion dieses Gebietes an sich zöge. Es läge nahe, auch die Küstengebiete östlich von ʿAden durch eine Seitentrasse dieser Bahn zu verbinden, womit Englands Protektorat über diese Teile Südarabiens auch wirtschaftlich Halt gewänne. Der Plan, die Ḥiǵâzbahn an irgendeinen Hafen des Indischen Ozeans weiterzuführen oder bis ʿAden bzw. Šēẖ Saʿīd oder einen Hafenplatz zwischen Šēẖ Saʿīd und Mukallâ auszubauen[1], wird wohl in irgendeiner Form in Zukunft durchgeführt werden, falls man sich nicht noch früher entschließt, Autolinien von der Küste ins Innere zu errichten, sobald die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet ist und die Anlage entsprechender Straßen ermöglicht wird. Das Flugzeug ist bis jetzt vom Imâm Jaḥjâ ibn Ḥamīd ed-Dīn nur für militärische Zwecke verwendet worden, aber vielleicht ist die Zeit nicht fern, in der dies modernste Verkehrsmittel sich auch den Jemen erobert.

3. Straßen und Karawanenwege.

Außer einigen Militärstraßen, wie die 173 engl. Meilen lange Straße el-Ḥodejda—Ṣanʿâʾ, die über Qahwet el-Ḥabt, Bâǵil, Boḥâḥ, Ḥoǵēla, Uṣil ʿAṯṯâra, Menâẖa, ʿIǵz, Mefḥaq, Sūq el-Ḫamīs, Qarn el-Waʿl, Bōʿân, Jâzil, Metne nach Ṣanʿâʾ führt, mit einer Abzweigung von Boḥâḥ nach ʿObâl ins Wâdī Sahâm nach Ṣanfūr und Mefḥak, ferner Ṣanʿâʾ—Waʿlân, Šibâm—Kaukabân, Ṣanʿâʾ—ʿAmrân und einigen aus alter Zeit erhaltenen Strecken guter Straßen[2] gibt es in ganz Südarabien nur Karawanenpfade, die aber nicht für den Wagenverkehr, sondern nur für Trag- und Reittiere geeignet sind.

Im Jemen sind heute die wichtigsten Karawanenwege:

1. Ṭarīq el-Baḥr läuft an der Küste entlang, verbindet el-Ḥodejda mit Ṣalīf (80 km), der Insel Kamarân gegenüber, und setzt sich in derselben Richtung nach Loḥajja, Ǵâsân, Qonfuda, Ǵidda fort. Die ganze Strecke el-Ḥodejda—Ǵidda ist 621 englische Meilen lang und zwischen Ǵidda und Loḥajja nur wenig bekannt, da sie das heiße und trockene Gebiet der Tihâma durchquert. Von Loḥajja bis el-Ḥodejda ist die Strecke aber gut gangbar und diente auch als türkische Militärstraße. Zwischen ed-Darb und Loḥajja läuft auch eine Parallelstraße weiter landeinwärts, die Ṣabjâ und Abū ʿArīš berührt[3].

2. Ṭarīq Zebīd von el-Ḥodejda nach Bēt el-Faqīh (40 km), Ḥusejnīja (25 km), Zebīd (25 km); von hier zweigt

[1] Arabia, Handbooks usw. S. 52.

[2] So auf die Burg Ḍâmiǵ (S. Langer, Ausland LV [1882] S. 766), Naqīl Jeslaḥ (ebenda S. 768), bei Šibâm, zwischen Ǵebel Sâmiʿ und Ǵebel Ṣabir nach el-Akrūd (Glaser, Tagebuch I Bl. 7v, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 58v), von Taʿizz nach Ibb (ebenda Bl. 13r) bei Menzil (ebenda Bl. 15v). Vgl. auch C. Landberg, Arabica V S. 86.

[3] Arabia, Handbooks prepared . . . . of the foreign office n° 61 S. 44.

3. Ṭarīq Taʿizz ab, der nach Ḥajs (35 km) und dann nach Taʿizz (60 km) geht, sowie

4. Ṭarīq Moẖā el-Baḥr, der von Zebīd über Maušiǵ (50 km) nach Moẖā (95 km) geht und sich längs der Küste bis Šēẖ Saʿīd fortsetzt.

5. Ṭarīq Taʿizz—Moẖā, die wichtigste Straße von Moẖā über el-Manṣūrīja, Salāma, ins Innere nach Taʿizz (70 km). Taʿizz ist Knotenpunkt für mehrere Straßen. Eine geht nach Ḥajs (60 km) und setzt sich in der Route Ṭarīq Zebīd fort, eine andere nach Ibb (70 km), wo sie sich mit dem Ṭarīq el-Jemen vereinigt.

6. Ṭarīq Mahdī vom kleinen Hafenplatz Mahdī (30—40 km nördlich von el-Ḥodejda) aus ins Innere, ohne nähere Bezeichnung.

7. Ṭarīq el-Jemen von ʿAden nach Šēẖ ʿOṯmān (12 km), el-Ḥōṭa (35 km) Musejmir, Dereǧa, Māwia, Sūq eṯ-Ṯalūṯ, es-Sejjānī, Ibb, Maẖātera, Manzil, Jerīm, Ḏamār, Maʿber, Ḥidār, Waʿlān, Ḥizjez nach Ṣanʿāʾ. Diese Straße ist 227 engl. Meilen lang und auf einer Strecke von etwa 40 engl. Meilen auch für Wagen fahrbar[1]. Von Māwia aus, der früheren türkischen Grenzstation mit Zollamt und Militärposten, führt eine Seitenroute nach Taʿizz, die sich dann über Ibb auf der Hauptroute fortsetzt[2].

E. Glaser, Ostjemen und Nordḥaḍramaut, gibt eine etwas verschiedene Route dieser jemenischen Hauptverkehrsader an. Die eine führt von ʿAden über Qaʿṭaba nach Nādira, Sedda, Jerīm, Ḏamār und von hier entweder über Zirāǧa und Sejjān oder über Maʿber, Ẓāf, Neqīl Jeslaḥ und Waʿlān nach Ṣanʿāʾ. Die zweite führt von ʿAden über Taʿizz nach Ibb, Jerīm, Ḏamār und von hier in zwei Abteilungen nach Ṣanʿāʾ. Wählt man von Ḏamār aus den westlichen Weg nach Ṣanʿāʾ, so hat man zunächst den Ǧebel Ḏobʿān (Naqīl Jeslaḥ) zu überschreiten, um aus dem Stromgebiet des Wādī ʾAḏana (Qāʿ Ǧahrān) in das des Wādī Sahām zu gelangen. Um nun das Stromgebiet des Ǧōf (Ṣanʿāʾ) zu erreichen, muß man zwischen Waʿlān und Ḥizjez ein zweites Mal den Gebirgsrücken überschreiten. Hat man jedoch den Weg über Zirāǧa gewählt, dann erspart man sich das zweimalige Überschreiten des Gebirgsrückens, da man durch den Paß Ḏirāʿ el-Kelb zur östlichen Ausbiegung des Gebirgsrückens gelangt, und von hier direkt nach Sejjān, also ins Flußgebiet von Ṣanʿāʾ hinabsteigt.

Neben diesen Hauptverkehrswegen gibt es im Hinterlande von ʿAden und

---

[1] Vgl. A. Bardey, a. a. O. S. 41 ff.; R. Manzoni, el Yèmen S. 261; Arabia usw. S. 44.

[2] E. Glaser ging nach dem Tagebuch I (1892) Bl. 1 ff. die Route Rejda, Ṣurra, Wādī er-Rakb, Wādī Warazān, Sūq el-Eṯnejn, Dimna, Sūq ez-Zejlaʿī, wo der bessere Weg, den Glaser nicht benützte, über Samkar, Neqīl Ḏaʿfān, Ṡirmān, Sūdān nach Taʿizz führt. Von hier ging Glaser über Qaʿda, es-Sejjānī nach Ibb. Für die Strecke Ṣanʿāʾ—Taʿizz gibt E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen 1883/84 Bl. 26r folgende Entfernungen an: Ṣanʿāʾ—Waʿlān (6 Stunden), Maʿber (6 Stunden), Ḏamār (6 Stunden), Jerīm (8 Stunden), Menzil (6 Stunden), Maẖātera (3 Stunden), Ibb (5 Stunden), el-Qaʿṭa (6 Stunden), Taʿizz (6 Stunden).

in der jemenischen Tihāma noch eine Reihe von Karawanenwegen, von denen die wichtigsten hier aufgezählt seien:

8. Es-Ṣurra—ʿAden: Es-Ṣurra, Neqīl Ḥamrāʾ, Mafālīs, ʾAṯāwir, Ṭafīḥ, Wādī Reǵaʿ, Bīr ʾAḥmed, ʿAden[1].

9. Es-Ṣurra—Laḥeǵ: Es-Ṣurra, Kereš, Naqīl Medreǵe, Miqṭāba (Bīr Melʿūd), Wādī Ḏarr, Liḥf el-Qaṣab, Birket Sḥam, Ḥabīl Sulṭān, Ḥabīl Hāšim, ʿĀberejn, el-Barḥa, Duḥrūǵa, Laḥeǵ[2].

10. Suḥajb—Laḥeǵ: Suḥajb, Malāḥ, Bīr Ḥinsān, Miṭlāḥ, Wādī Bilā, Maḥalla, Ḥabīl Ḥamrāʾ, ʿAnad, Zāʾida, Laḥeǵ[3].

11. ʿAden—Qaʿṭaba: ʿAden, Šēḫ ʿOṯmān, Dār el-Emīr, Meǵbājet el-Qaṣab, ʿAzajbe, Laḥeǵ, Dār el-Qurejšī, Zāʾida, Dār el-Ḥaǵr, Saudā, Qašʿa, Maṭraḥ (bei Qafla), Redūʿ, Merkūle, Neqīl Ḫorejbe, Zakamet Ḥaǵfar, Ǧalās, Sanaḥ, Qaʿṭaba[4].

12. ʿAden—Taʿizz: ʿAden, Šēḫ ʿOṯmān, Laḥeǵ, Dār el-Qurejšī, el-ʿAnad, Ǵōl Ḥasan, Ḥabīl el-Ḥamrāʾ, Dukajm (Dukam), Ṭanān, el-Ḥunduq, el-Mutqāwidāt, el-ʾAḫdir, el-Ḥowejmī, Šurejǵe, Ṯebra, Rejda, Ṣurra, Wādī er-Rakb, Wādī Warazān, Sūq el-ʾEṯnejn, Dimna, Sūq ez-Zejlaʿī, Samkar, Širmān, Sūdān, Taʿizz[5]).

13. Taʿizz—el-ʿIrš: Taʿizz, Rubūʿ ben Šaʿb, el-Falaq, el-ʿIrš[6].

14. el-ʿIrš—Sūq el-ʾAḥad (Oṣāb Sāfil): el-ʿIrš, er-Rasma, Rubūʿ benī Ǧulajs, Sūq el-ʾAḥad[6].

15. Ibb—Zebīd—Bāǵil: Ibb, es-Sabil, Sūq el-ʾEṯnēn, Raqqe, ʿUzzle, ʿUdēn, el-ʿIrš, Ḥajrān, Menāma, Ḥamīḍa, el-Maqṣaʿ, el-ʾAšaʿir, Raḥwān, eḍ-Ḍāhija, el-Fārisī, el-Kaula, Dubās, Maḥwā el-ʿAbd, Sūq el-Ǧerrāḥī, Maṣābiḥ, el-Mātiʿ, Zebīd, Bedwa, Ḥusejnīja, Bēt el-Faqīh, Manṣūrīja, Dēr Welī, Dēr Dīn, Šuǵejne, eš-Šēḫēn, el-Ḫalīfa, Wādī Sahām, Ḥabīl, Bāǵil[7].

16. Bēt el-Faqīh—Selefīja: Bēt el-Faqīh, ʿAllūǵa, Naqīl Kusmā, Selefīja ($2^1/_2$ Tage)[8].

17. Bēt el-Faqīh—Ǧebbī: Bēt el-Faqīh, Maḥwā, el-Kebā, Rabāṭ, Ǧebbī (2 Tage)[8].

18. Bēt el-Faqīh—ʿObāl: Bēt el-Faqīh, Manṣūrīja, Šiǵejne, Baḥra, ʿObāl[9].

19. Bēt el- Faqīh—Ṣanfūr: Bēt el-Faqīh, Maḥwā, Merǵide, Kulāba, Ḥaǵīl, Sūq el-ʾAḥad, Ṣanfūr[9].

---

[1] E. Glaser, Tagebuch II (1887) Bl. 17r.
[2] Ebenda Bl. 17v.
[3] E. Glaser, Tagebuch VI S. 41.
[4] E. Glaser, Tagebuch II (1887) Bl. 1 ff., I (1892) Bl. 1 ff.
[5] E. Glaser, Tagebuch I (1892) S. 1 ff.
[6] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 64v.
[7] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 70v und passim.
[8] E. Glaser, Tagebuch II Bl. 71r.
[9] Ebenda Bl. 71v.

20. Zebīd—Denn—Zūrān: Zebīd, Turajba, Sūq er-Rakb, Sūq Miqrāne, Sūq el-ʾAḥad (Oṣāb), Ğuʿur, Denn, Saban, Ḍōra, Rabūʿ, Ẓūrān[1].

21. Bāğil—Ẓūrān: Bāğil, Ḫabt, Medīnat ʿAbīd, Bejt el-ʿOmejsī, Ẓūrān[2].

22. Qaʿda—Ḥajs: Qaʿda, Taʿizz, Heğde, Qubāʿa, Madrūba, Ḥajs[3].

23. Ibb—Naḫla: *a*) Ibb, Ğaʿāšin, Ğebel ʾAijfūʿ, Naḫla.
b) Ibb, ʿUdejn, Benī Mulejk, el-Afjūš, Naḫla.
c) Ibb, Ḏī Sufāl, el-Ğoʿdī, Naḫla[4].

24. Ḏamār—Ğumʿat Ānis: Ḏamār, Menšīje, Simḥ (Qāʿ Bakīl), Ferša (oder Ferš), ʾAslaʿ, Bejt el-ʿOmejsī, Naqīl Satrān, Ğumʿa[5].

25. Ḏamār—Raḥāb: Ḏamār, Jerīm, Neqīl Juhār, Wādī Šajʿān, Raḥāb[5].

26. Redāʿ—Ṣanʿāʾ: Redāʿ, Maṣalla, el-Ğejf, Málaḥ, el-Fúqah, Qāʿ el-Fejd, el-Ğemīme, Sanabān, el-Kaula (Kaulat Zebel), ʿAqabet Zebel, el-Majfaʿ, Qāʿ ed-Dajlamī, Bāb el-Felāq, el-Milla, Ḏamār, Ṣanʿāʾ[6].

27. Vom Ğauf nach Ṣanʿāʾ (4 Tage): 1. Ḥazm, Salamāt, Ḥuṣn Dāmir, Melāḥa nach el-Quzmūl, el-Ḥuṣūn, Ḥuṣn ibn Durbān, Ferdā es-Suflā.

2. Ferdā Suflā, Ferdā ʿuljā, Ğebel Miṣlāḥ, Wādī el-Mešğaḥ, Nišaf, ʾAjāl ʾAḥmed, Barrān.

3. Barrān, Meswara, ʿUḏar, Medīd, Ḫúllaqa, Naqīl ibn Ġajlān, Bēt Zijād.

4. Bēt Zijād, Ṯūma, Bēt Dahra, el-Ḥarra, Ziğān, Šibām, el-Firs, Ḫušm el-Bakra, Rōḍa, Ṣanʿāʾ[7].

28. Pilgerweg von Ṣanʿāʾ nach Mekka: Ṣanʿāʾ, el-Ḥaṭāb, Rēda, Dammāğ, Ḫajwān, el-Ḥarf, el-Waqāʾir, Kuddād (Ṣafra), Ṣaʿda, Ḍahjān, Roğāfa, Bāqim (Ğumāʿa), Ẓahrān, el-Ḥauṭ, el-Ḥarağe, Jaʿūd, el-Ğezʿa (el-Waqša), Darb Selmān, Darb el (ibn)-ʿUqajde, Ṭajib el-Ism, Qurrejn, Ṣaʿbān (Ḏahbān), Ḥaḏn ibn eš-Šāʿir, ʿAqabet Tejje, Baʿrūr, el-ʿĪde, Maḥāʾil, Rōšān, Bāriq, Ṯarbān, Ğumʿat Zubēd, Qarma, Dauqa, Sábaḫa, Umm el-Qumāra, Ḥādiṯa, el-Medreğ, Līṯ, el-Ḫaḏrāʾ, Jalamlam, el-Bajḏāʾ, Mekka.

Eine andere Route geht von Ḥaḏn eš-Šāʿir über ʿIbil, Ṣábaḥ, el-Madfāʾ, Sadawān, Tanūma, en-Namaṣ, el-Qaṣba, el-ʿIrq (= ʿIrq ibn Jaʿlā), ʾAbjār et-Tutun, Baṭāṭ, el-Marwa, Ḏū ʿAjn, Ragdān, Mašnīje, Baraḥraḥ, eš-Šuʿajrāʾ, Ḥağr eṣ-Ṣarāra, el-Ḫulf, Ğirbat el-Emīr, eṣ-Ṣuḫajra eṭ-Ṭāʾif, el-Kurr, el-Mašraʿa, Qarn ʿArafa, el-Muzdelife, Minā nach Mekka. Sie hat von en-Namāṣ an eine Abzweigung nach eṭ-Ṭalḥa, el-Baḏāḏa, el-Ḥibba, Šeraʿ, Bel Ğerašī, Qiḏāna, Ragdān und zweigt hier in den alten Weg ein. Von Maḥāʾil geht

[1] Ebenda Bl. 67v.
[2] Ebenda Bl. 68r.
[3] Ebenda Bl. 39v.
[4] Ebenda Bl. 56v.
[5] Ebenda Bl. 68v.
[6] E. Glaser, Kartenbuch S. 44.
[7] E. Glaser, Kartenbuch S. 3.

eine Seitenroute über Daufaʿ, Rāka, Ġadīr el-ʿAbd, el-Kufejra, Ḥalī ben Jaʿqūb, el-Qauz bel ʿAjr, Wādī Raḥmān, el-Ḥaṣaba, Dauqa und von hier wie oben weiter nach Mekka.

Der Tihāmaweg führt von el-Ǧōf nach Bāṭina, el-ʿAbla, Ḥajwān, Ḥūṯ, el-Ḥāfiq, es-Sikajbāt, Wādī Maur, el-Qitra, ʿĀhim, Ḥajrān, Wādī Merṣaʿ, Wādī Ḥarad, Taʿsar, Sāmiṭa, Wādī Ḥulub, el-Mesāriḥa, ʾAbū ʿArīš, Ṣabjā, el-Ǧāra, ed-Dehna, Wādī Bajd, ʿItwed, Šuqejq, er-Ráqaba, Ḍahbān, el-Birk, ed-Debsa, Ḥalī Maǧšūš, eṣ-Ṣulb, Jebā, el-Qonfuda, Dauqa und wie oben weiter nach Mekka[1].

29. Von Ṣaʿda nach Ṣanʿāʾ: Kudād, Ḍulʿa (von früh bis Mittag), el-Ḥarf (Qāʿa bū Šems, Ǧebel el-ʾAswad, Ḥajwān), Melsā (2 Stunden), Damāǧ (6 Stunden), el-Ǧūle[2] (6 Stunden), Ḍajfān, Raqqa, Ṣanʿāʾ. Oder: Kudād, Ḍulʿa, el-Ḥarf, el-Fajd, Hiǧret Šaṭib, Wādī Waswar, Maḥṣam, Bejt Daǧēš, Ṣanʿāʾ. Von Ṣaʿda nach Kuddād geht man entweder *a*) östlich über Raḥbān, el-Merbaṭ, el-Ḥāniq, Zīle, Derb, Kuddād oder *b*) westlich über el-Maqāš, eṣ-Ṣaḥn, el-Ḥajām, el-Qābil, Naufān, Kuddād.

30. Von Ḏī Bīn nach Sabīʿ: Ḏī Bīn, NW ʿAqabet Koḥl, Mirhibe, Sabīʿ.

31. Von Ḥūṯ nach Ṣaʿda: Ḥūṯ, Ḥajwān, Būbān, Ǧebel el-ʾAswad, Ḥarf (7 Stunden), Burkān, ins Bilād Sufjān, Ǧebel el-Maflūqa (= Ǧebel Ḥaṭārīn?), Maḏāb (in der ʿAmašīja, 10 Stunden), eṣ-Ṣufra, Šaramāt (10 Stunden), Wādī Damāǧ, Raḥbān, Ṣaʿda (10 Stunden), Ḍahjān (nördlich von Ṣaʿda) (9 Stunden), Ruǧāfa (10 Stunden), Bāqim (10 Stunden), Ẓahrān (10 Stunden), Ḥaraǧe (10 Stunden).

32. Von Ḥūṯ nach dem Ǧōf: Ḥūṯ, Ḥajwān (4 Stunden), Ḥarf (4 Stunden), ʿÁbala (4 Stunden), el-Bāṭina (8 Stunden), el-Muṭimme (8 Stunden), wo schon der Ǧōf beginnt.

33. Von Ḥūṯ nach Ṣanʿāʾ: Ḥūṯ, Madḥak (2 Stunden), Qāʿ Bahmān (1/4 Stunde), Ǧirāf (2 1/2 Stunden), Ḫamr (1 1/2 Stunden), Naqīl el-Ǧūle (2 1/2 Stunden), Rēde (3 Stunden), von hier über ʿAmrān oder über Ḍajfān, Ḥaṭṭāb nach Ṣanʿāʾ.

34. Von Ḥūṯ nach Šahāra: Ḥūṯ, Iḏar (7 Stunden), Šahāra (6 Stunden).

35. Von Ṣaʿda nach Fejfā: Ṣaʿda, Qaṭābir (14 Stunden), Wādī Dhamad (9 Stunden), Fejfā (6 Stunden).

36. Von Bedr nach Mekka: Bedr, Fejd, Bilād Šurejf, Bōṭa, Derb, ʿAqaba Tejje (Abstieg in die Tihāma), Sebt, Dōfaʿ, el-Qāʿ, Qōz abā el-Ḫēr, Kitf ibn Qaḏēla, Dōqa, Bīr el-Hadb, Saʿdīja, Bīr el-Hindī, Wādī Fāṭima, Mekka, im ganzen 16 Tagereisen.

37. Von ʿOwēre und Miḥbā (im südlichen Neǧrān) nach Ṣūḥ im Wādī ed-Dawāsir: ʿOwēre, Miḥbā, ʿArǧabedu, Ḥubba (im Wādī ed-Dawāsir), Āl Murra (Stamm), Kamna, Sūq Āl Manṣūr, Ḥimēdī, Baṭḥa (im Wādī ed-

[1] E. Glaser, Kartenbuch S. 30 f. Tagebuch I Bl. 86v.

[2] Nach el-Ǧūle kommt man 1. über Āl abi ʾl-Ḥsēn, 2. über Ḥalḥal, 3. über Muḥāfīḏ; alle drei Wege treffen sich in der Qāʿ Sumān, ½ Stunde nördlich von Ǧūle.

Dawāsir, 4 Tage), Qifār (menschenleere Gegend, 6 Tage), dann nach Ṣūḥ ibn Ḥāmid.

38. Im Innern von Arabien nach al-Jemāma, Baḥrejn und Nord-ʿomān führt die große Karawanenroute durch das Wādī ed-Dawāsir, die von Neǧrān über Muráqqade, ʿAqīq, Meǧzaʿa, el-Ferʿ in 5 Tagen zu erreichen ist. Der Weg nach ʿOmān geht über Ḥassā[1]. Von Neǧrān nach Baraṭ geht der Weg über Mukassir, ʿAmāra, Burqa, Baraṭ. Die Kaffeekarawanen aus Neǧrān durchziehen das Wādī ed-Dawāsir auf dem Wege nach el-Hufhūf fast bis zu seiner Mündung[2]. Die Route Neǧrān—ʾAflāǧ geht nach E. Glaser, Kartenbuch S. 52 von Neǧrān über el-Ḫusejnīja, Ḥimā, eš-Šifā, en-Naḫl, el-Ḥisī, es-Selejjel, el-Maqran nach ʾAflāǧ und verläuft gleichfalls durchs Wādī ed-Dawāsir.

39. Von Mārib kommt man über Raǧwān, el-Marānī in den Ǧauf und von hier über eš-Šuqbān, Hadbat Āl Ǧaʿajd, Silah, Neǧrān, el-Ḫusajnīje, es-Sāʾilat (Sāʾilat el-ʿĀriḍ), Birk, el-Ḥasī, Selejjel, eš-Šuṭba, el-Bedīʿ, el-Ḫorejze, el-Ḫarǧ nach Derʿīje[3].

40. Von Mārib nach Ḥadramōt: Mārib, Wādī Ḏene, el-Maḫābī, Ṣāfir, eṯ-Ṯenīje, el-ʾAfālīl, ʿĀrēn, Wādī el-Miʿšār, Šabwa, Wasaṭ, el-Wādiajn, Bīr ʾAḥmed, Qoʿūḍa, el-Meshed, Gebiet der Nihd, el-Ḥauṭa, Dār er-Rāk, Dār es-Saʿāda, Šibām[4]; der Rückweg geht über Šibām, Dār es-Saʿāda, Nihd, Bilād eṣ-Ṣōḥ, el-Qāʾima, el-ʿAjn, Ḥizar, el-Qāhir, ed-Durba, Ǧuwērbān, Bintej el-Meṯūl, Wādī el-Marḫ, el-ʾAjādīm, Bāl Ḥāriṯ, ʿAsejlān, Maul eṭ-Ṭáraf, es-Sāq, Bajḥān, Ḥarīb, er-Radha, el-Qāʾima, el-Líǧeme, en-Naqʿa, Ḫall el-Ḥizma, Wādī el-Mesīl, Mārib[5].

41. Von Ǧōl es-Šēḫ nach Mārib gibt es zwei verschiedene Wege, und zwar der erste von Ǧōl eš-Šēḫ aus nach Naqb el-Ḥaǧar 1 Tagereise, von da nach ʿIzzān 1 Tagereise, von da nach Ḥabbān 2 Tagereisen, von da nach Ješbom im Wādī gleichen Namens, Provinz Jāfiʿ, 1 Tagereise, von da nach Ḥarīb 1 Tagereise und von da nach Mārib 3 Tagereisen; also im ganzen 9 Tage.

Der andere Weg ist: bis Naqb el-Ḥaǧar 1 Tagereise, von da nach Ẓāhir 3 Tagereisen, von da nach ʿObāra 2 Tagereisen, von da nach Ḥarīb 1 Tagereise und von da nach Mārib 3 Tagereisen; also im ganzen 10 Tage[6].

42. Von ʿAden nach Marḫa führen drei Wege[7]:

a) Ṭarīq Ḫaura: Haǧar es-Sāda, Bilād M'Ḥasan, Ǧaul ibn Sālim, Mīfāʿ, M'ʿUqle, ʿIrjāb, el-Ǧudur, el-Ǧebel (Ǧebel en-Naḫaʿīn), el-ʿArāqīb (el-ʿUrqūb), Šuqra, el-ʿAṣala, Ǧaʿwala, ʿAden.

---

[1] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 15r, Kartenbuch S. 20.

[2] Vgl. E. Glaser, Skizze II S. 77.

[3] E. Glaser, Kartenbuch S. 67.

[4] Idrīsī (bei A. Sprenger, Post- und Reiserouten S. 148) rechnet von Mārib nach Šibām in Ḥadramōt 4 Tage.

[5] E. Glaser, Kartenbuch S. 12.

[6] Nach A. v. Wrede, Reise S. 169 f.

[7] E. Glaser, Kartenbuch S. 58.

b) Ṭarīq Nuqāq: Haǧar es-Sāda, Qarjet Nuqāq, el-Ġurāba, M'Ṭálḥa, Ġaul el-Ḥádad, ʿAuwajn, el-Ġudur und wie oben unter 42 *a*.

c) Ṭarīq M'Quwwa (rechts von *b*): Haǧar es-Sāda, M'Ferš, M'Ḥāǧil, Mesqā Ḥusejn, M'Ḥiǧle, Qišʿa el-Ḥamām, M'Ḥamrāʾ, el-Ġudur.

43. Von Marḫa nach Bāl-Ḥāf: Haǧār es-Sāda, Méndaḥ, el-Esejwid, el-Ḥāḏina, Ḥabbān, Lehje, el-Hauṭa, Mejfaʿa, Bāl-Ḥāf[1].

44. Von Marḫa nach ʿIrmā: Haǧar es-Sāda, el-Leǧefe, ʿIjād, Šabwa, el-Ramla, ʿIrmā[1].

45. Von Marḫa nach ʾAnṣāb und ʿAden: Haǧar es-Sāda, ʾAnṣāb, Ḥaṭīb, M'Qulejṭe, Ġebel en-Naḫaʿīn und dann wie 42 *a*[1].

46. Von Marḫa über el-Bajḏāʾ nach ʿAden: Haǧar es-Sāda, el-Mélqaṭa, M'ʿIḏār (Miʿḏār), Meswera, Duqqī, Bajḏāʾ, ʿIrjāb, ʿAden[1].

47. Von ʿAden nach el-Bajḏāʾ: ʿAden, el-Kōd (ʾAbjan), el-ʿAṣala, Šuqra, Ġebel en-Naḫaʿīn, el-ʿAjn, Daṯīna, el-Ḥadn, Ṯire, eṭ-Ṭaffa, Meḏwaqejn, eš-Šaraf, el-Bajḏāʾ[2].

48. Von ʿAden nach Ḫanfar am linken Ufer des Wādī Banā (12 bis 13 Meilen entfernt) rechnet man 1 Tag[2].

49. Von Marḫa nach Jāfiʿ: Zweigt von Bajḏāʾ ab über Bilād Āl Ḥumejqān, Qarjet el-Hajd, Burr, Ḏī Esraʿ, ʿAqabet Sulub, Wādī Banā, Laḥeǧ, ʿAden oder über Minqaṭa, el-Muḥāǧī, Márfad, Burr und wie der erstere Weg weiter bis ʿAden[1].

50. Von Marḫa nach ʾAḥwar: Haǧar es-Sāda, ʾAnṣāb, Ješbom, Bilād bā Kāzim, ʾAḥwar[1].

51. Von Ḥuṣn el-Ġurāb nach Šabwa siehe oben.

52. Der Südküste entlang läuft der Weg an allen bedeutenden Küstenorten vorbei.

53. Von Mukallā geht ein Weg über Ḥaršiāt, Ġafīt, Haǧarēn, Ḥaura, el-Qaṭan nach Šibām und von hier eine zweite Route über Birk, Sufēla, Disbe, Ġajl bā Wezīr nach Mukallā oder von Ġajl bā Wezīr zum Küstenweg.

E. Glaser gibt im Kartenbuche S. 28 folgende Route für die Strecke Šibām-Mukallā an, die er auf 10 Tage mit Kamel und 5 Tage zu Fuß veranschlagt: Wādī es-Suwajǧira, ʿAqaba, el-Ġaul (ein Ḫabt), er-Rijad (Rejda), el-Maʿdī, Ġīl bā Wezīr, Mukallā.

54. Nach E. Glasers Erkundigungen, die er in seinem großen Kartenbuche (Tagebuch XVI) S. 68 eingetragen hat, führt jetzt folgender Weg aus dem Mahralande nach el-Qāre bei Qaṭar: el-ʿAbr, ʿArūq Zēze, Lirtāh, ed-Dirṯūm (unterer Teil des Wādī ʿAjwa), Maḥwī (Maḥawwī), el-Ḥwēq, Bīr Ḍāfī, Aba ʾl-ʿAfan, el-Baḥāʾis, el-Menǧūr, Ḥēde, el-Qāra.

55. Von Neǧrān nach Ḥaḍramōt: Miḫlāf im Wādī Neǧrān, ʿUlajb, el-Jétima (ʾIlī Timma, bei Ḫabb), Ḥīd (Bilād Daham bei ʿIrq Abū Dāʿir),

[1] E. Glaser, Kartenbuch S. 58.

[2] E. Glaser, Tagebuch III S. 82.

Mušejniqa (nordöstlich von Mārib), Ğaw Rajjān, Ğaw el-Mulajs, el-ʿAbr, Bīr Bā Jūs, el-Kesr (Wādī Ḥadramōt), Šibām, Tāriba, Terīm, Qasam, Fuǧma, Qabr Nebbī Allāh Hūd, Mahra oder durch den nördlichen Talweg (Wādī Ḫasmōt) nach Mahra. Diese Straße ist heute am meisten benützt[1].

56. Von Neǧrān nach Šabwa: Neǧrān, ʿElajb, el-Jétima, Ruwajk, Ṣāfir, ʿIrq Musabbaḥ, Šabwa, das etwa 2 Tagereisen südwestlich von el-ʿAbr liegt[1].

Oder: Neǧrān, Ḫabb, el-Ğauf, Mārib, ʿIrq Duḫejn, Šabwa; von Mārib aus geht eine Route auch südlicher durchs Wādī Ḥarīb, el-ʾAjādīm, Ğaw el-Kudajf nach Šabwa[1].

57. Von Jām nach Ḥadramōt. Von Jām geht nun eine Verbindung nach Ḥadramōt, und zwar zunächst ins Land der D̲ū Ḥsejn, Wādī Ḫabb, in den Ğauf und von dort nach großen Strapazen nach Šibām und Sēʾūn[2].

58. Vom Ğōf nach Ḥadramōt: El-Ḥazm, Ruwajk, dann 3 Tage ohne Wasser im Krabgebiet, dann Mušejniqa, dann durch das Gebiet der Krab und Ṣēʿar, Ğaw el-Mulajs, am 6. Tage Ankunft in el-ʿAbr, nach 14 Stunden kommt man nach Kasr, nachdem man den Brunnen Bīr Abā Jūs passiert hat. Dann nach Ḥōṭa, Šibām usw. Von Šibām ist es dann nach Th. Bent[3] noch 25 Tage bis Sajḥūt und 5 Tage nach Mukallā.

59. Von Bajḥān el-Qaṣāb geht man über Marḫa, ʾAnṣāb, el-Ḥāḏina, Ḥabbān nach Ğerdān, oder von el-Ḥāḏina aus nach el-Ḥauṭa und durch das Wādī Majfaʿa nach Bāl-Ḥāf[4].

60. Von Šabwa nach Mārib 5 Tage: El-Ğuǧla (bei Mārib), Ramlet el-ʿAṣīda, Ṣāfir, ʿĀrēn, eš-Šiqejqāt, Šabwa. Ein anderer Weg führt über Bajḥān, von wo man 2 Tage nach Mārib, 3 Tage nach Šabwa braucht[5].

61. Von der Küste nach Ṣanʿāʾ: Von Maǧdaḥa oder Bīr ʿAlī durchs Wādī Majfaʿa, ʿAzzān, el-Ḥōṭa, Ḥabbān, ʾAnṣāb, el-ʿAbr nach Ṣanʿāʾ[6].

62. Von Mārib nach Bajḥān: Balaq eš-Šerqī, dann el-Léǧeme (Berg), dann el-Būr (Sand), dann Sandebene bis Radha, dann el-Malāwī (Berg rechts vom Wege und Sanddünen links vom Wege), ein Berg dieser Malāwī (in der Mitte) heißt el-Ḥirma, dann nach el-Qāʾima (ein Berg rechts vom Wege), dann Ğebel Raṣejd, von hier schon nach dem Wādī Bajḥān der linke Weg. Der rechte Weg hingegen geht schon von Qāʾima nach dem Wādī Ḥarīb; Wādī Ḥarīb und Wādī Bajḥān sind zwei verschiedene Wādīs, die beide im Sand verlaufen, noch bevor sie sich treffen. Auf dem linken Ufer des Wādī Ḥarīb ist der Ğebel Umm Ṣāmiṭ (Mṣāmiṭ), unterhalb dieses ist der Ğebel

[1] E. Glaser, Skizze II, S. 94.

[2] E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen Bl. 15r.

[3] Southern Arabia S. 143.

[4] Vgl. C. Landberg, Arabica V S. 33.

[5] E. Glaser auf einer losen Kartenskizze von Ḥadramōt zu Kartenbuch S. 13 (Nr. 27).

[6] C. Landberg, a. a. O. S. 68.

ʿAzab (richtiger Ṭaraf el-ʿAzab) zusammenhängend mit dem Mṣāmiṭ. Noch weiter unten ist der Ğebel Blēq, zwischen diesem und dem Ṭaraf el-ʿAzab führt der Weg von Mārib nach Bajḥān. Dann geht man schon nach dem Ğebel Sāq, der schon nördlich ganz nahe von Bajḥān liegt[1].

Mārib ist auch heute noch ein wichtiges Verkehrszentrum der Mašāriq el-Jemen. Fast alle Warentransporte von Ḥaḍramōt nach dem gebirgigen Teil des Jemen, der ganze Verkehr zwischen dem Ğauf und Ḥarīb und Bajḥān vollzieht sich via Mārib[2].

63. Von Mārib nach el-Ḥāḍina: Mārib, el-Liğime (Berg südlich von en-Neqʿa), es-Sāʾile, er-Radha, Wādī Ḥarīb, es-Sāq (Berg), el-ʿIrq, Wādī Bajḥān, el-Ḫalīf, Wādī Gefaʿ, el-ʿUlajb, Wādī Ḍalīmejn, Wādī Neğā, Wādī Saʿd, el-Ḫādiʿ (Wādī Marḫa), Ğauw, Wādī Hammān, el-Ḥāḍina. Diese Route ist aber nach Glaser[3] nicht verläßlich.

Der Verkehr auf den Karawanenstraßen ist bis ins kleinste unter den daran beteiligten Beduinenstämmen geregelt. Will man sich in das Gebiet eines Stammes begeben, so nimmt man sich einen Angehörigen dieses Stammes als Begleiter (Sajjir), der für die Sicherheit des Reisenden mit seiner und des Stammes Ehre einsteht. Wird das Gebiet eines anderen Stammes betreten, so nimmt der Sajjir, der bis ans Ende der Reise mitgeht, seinerseits einen Begleiter aus jenem Stamme mit. Den Beduinen wirft der Verkehr durch die gezahlten Durchgangsgelder und die Gebühren für die Sijāra ein bescheidenes Einkommen ab[4]. Auch verdienen sie durch den Warentransport auf eigene Rechnung.

Der Mangel an guten Straßen schließt den Verkehr mit Wagen bis auf die Strecke el-Ḥodejda—Ṣanʿāʾ aus.

Als Verkehrsmittel kommen so fast nur Kamele und Esel (Maultiere bloß zum Reiten) in Betracht. Ein Kamel trägt höchstens 300 kg — meist nur 250 kg — über die Berge, ein Maultier kaum 60 Oqqa (à 1280 g). Ein Esel viel weniger. Der Preis für ein Kamel zwischen el-Ḥodejda und Ṣanʿāʾ schwankt zwischen 8 und 15 Talern. Gewöhnlich kann man ein Kamel für 11 Taler bekommen. Dabei bleibt es aber wenigstens 15—20 Tage unterwegs. Für ein Maultier zahlt man per Tag durchschnittlich 0·75 Taler, für die ganze Reise z. B. bis el-Ḥodejda (von Ṣanʿāʾ) 8 Taler, bis ʿAden 15 Taler usw. Für Esel zahlt man etwas weniger als die Hälfte. H. Burchardt[5] zahlte für je 1 Maultier von el-Ḥodejda nach Ṣanʿāʾ (6 Tage) $9^1/_2$ Taler. Nach Deutsch zahlt man für diese 12—15 Tage währende Reise per Kamel 15 Taler (34 K).

Nach Ch. J. Cruttenden[6] betrugen die Transportkosten einer Kamellast Kaffee von Ṣanʿāʾ nach Moḫā 44 Taler.

[1] E. Glaser, Reise nach Mârib S. 176.

[2] E. Glaser, a. a. O. S. 76.

[3] Tagebuch III S. 16.

[4] Van den Berg, a. a. O. S. 75 f.

[5] ZGE. 1902 S. 596.

[6] JRGS. VIII (1838) S. 285.

4. Das Telegraphennetz.

Telegraphenlinien gehen:

1. Von el-Ḥodejda nach Loḥajja und Kamarān.
2. Von el-Ḥodejda nach Bāǧil, Ḥoǧēla, Menāḫa, Ṣanʿāʾ.
3. Von Moḫā nach Ḏamār, Jerīm, Ibb mit einem Seitenast nach Qaʿṭaba.
4. Von el-Ḥodejda nach Bēt el-Faqīh, Zebīd, Ḥajs, Moḫā, Taʿizz.
5. Von Loḥajja nach Qonfuda, Ǧidda, das Anschluß nach Konstantinopel hat.

Außerdem ist dieses Telegraphennetz, da es auch durch eine Nebenlinie mit Šēḫ Saʿīd verbunden ist, an die Kabel der Eastern Telegraph Company angeschlossen, die in Perīm eine Station hat, die ihrerseits auch wieder mit ʿAden und el-Ḥodejda verbunden ist, so daß Südarabien wenigstens telegraphisch mit der übrigen Welt in Verbindung steht[1]. Im Innern des früheren Wilājets el-Jemen waren als Verkehrssprachen nur Türkisch und Arabisch, nicht aber europäische Sprachen oder Chiffrenverkehr zugelassen. ʿAden hat telegraphische Verbindung mit allen Teilen der Welt und direkte Kabel nach Bombay, Zanzibar, Suēz und Perīm und verfügt jetzt auch über eine Station für drahtlose Telegraphie[2]. Im Weltkriege wurde im Hochlande von Jemen von der Türkei eine drahtlose Station errichtet, um mit Damaskus und Konstantinopel in Verbindung zu bleiben. Diese Station dürfte noch bestehen[3].

5. Die Post.

Ṣanʿāʾ ist mit el-Ḥodejda auch durch Postverkehr verbunden; jede Woche geht einmal eine Reiterstafette (Reitkamele) in $2^1/_2$—3 Tagen von Ṣanʿāʾ nach el-Ḥodejda, auf welcher Strecke in Bāǧil und Menāḫa Postämter errichtet sind. Postämter bestehen jetzt außer in el-Ḥodejda, Menāḫa, Ṣanʿāʾ und ʿAden auch in Ibb, Taʿizz, Moḫā, Zebīd. In die übrigen Orte gehen nur Fußboten, mit Ausnahme von Taʿizz, wohin ebenfalls Reiter sich begeben. Im übrigen muß man überallhin einen speziellen Boten (Naǧāb) senden, für welchen man durchschnittlich per Tagereise einen Taler rechnet (die Rückreise wird dafür nicht bezahlt). Die Qāʾimmaqāme haben ihre regelmäßige Wochenpost mittels Naǧābs. Nach ʿAden ist nur von Taʿizz aus Verkehr, doch nicht offiziell. Früher bestand zwischen el-Ḥodejda und ʿAden eine Heǧīn- (Kamel-) Post, welche jedoch im Jahre 1881 eingestellt wurde, wie es heißt von seiten der Engländer. ʿAsīr wird per Schiff erreicht[4].

---

[1] Vgl. H. Burchardt, a. a. O. ZGE. 1902 S. 594; R. Manzoni, el Yèmen S. 179; A. Bardey, a. a. O. S. 47, 51; W. B. Harris, a. a. O. S. 15; Arabia, Handbooks usw. S. 53.

[2] The Statesmans Year-book 1916 S. 204; Arabia, Handbooks usw. S. 64.

[3] Arabia, Handbooks usw. S. 64.

[4] H. Burchardt, a. a. O. S. 596; E. Glaser, Geographische Forschungen im Jemen S. 130v; Arabia, Handbooks usw. S. 53.

Anhang I.

Der Handel Jemens und der zugehörigen Gebiete

im Jahre 1913/14.

Nach Statistique du Commerce extérieur de l'Empire ottoman pendant d'année 1329 (1913/14).

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge Stück (kg)	Wert Piaster	Menge Stück (kg)	Wert Piaster
I. Lebende Tiere.				
1. Pferde (Hengste, Wallachen), Stuten, Füllen	1	678	1	4.000
2. Maulesel, Mauleselinnen, Mauleselfüllen, Esel, Eselinnen, Eselfüllen	70	30.275	10	4.550
3. Ochsen, Kühe, Stiere, Kälber	13	924	2	600
4. Büffel, Kamele	82	13.600	89	103.170
5. Widder, Hammel, Lämmer, Ziegen, Böcke, Geißen (Zicklein)	47	1.476	36	1.020
6. Schweine	—	—	—	—
7. Hunde	—	—	—	—
8. Geflügel und Vögel	—	—	200	300
9. Andere lebende Tiere	—	—	—	—
II. Tierische Nahrungsmittel.				
10. Frisches oder eingesalzenes Fleisch	—	—	—	—
11. Gedörrtes, geräuchertes Konservenfleisch, Fleischextrakt	121 kg	1.509	—	—
12. Totes Geflügel und Wildbret	—	—	—	—
13. Frische und gesalzene Butter	546 kg	7.301	—	—
14. Sibirische Butter und Kunstbutter	169.372 kg	1,718.555	40.176	318.816
15. Speisefett	—	—	—	—
16. Käse	777 kg	9.130	—	—
17. Frische und geronnene (saure) Milch, Rahm	1.433 kg	7.326	—	—
18. Eier	—			
19. Honig	3.973 kg	19.173	—	—
20. Fische (lebend und tot), Hummer, Muscheln, Meerschalentiere, Weinbergschnecken	46 kg	702	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
21. Sardinen und andere Fische in Fässern eingesalzen	5.395	3.755	—	—
22. Gedörrte und geräucherte Fische	4.723	5.880	1.310	655
23. Kaviar (rot und schwarz)	—	—	—	—
24. Botarga	—	—	—	—
25. Fische und Meer-Krustentiere in Büchsen	1.397	10.356	—	—
26. Andere frische, geräucherte, gesalzene, gedörrte und tierische Nahrungsmittel	421	2.005	—	—
III. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Teigwaren.				
27. Weizen, Spelt, Mengkorn (Weizen, Roggen)	93.551	111.889	—	—
28. Qapluğa (Hundszahn) und Buchweizen	—	—	—	—
29. Gerste	1.215	1.402	—	—
30. Hafer	—	—	—	—
31. Roggen	—	—	—	—
32. Mais	—	—	—	—
33. Hirse	3,520.176	3,117.082	63.965	85.225
34. Alpiste (Kanariengras)	11.915	18.401	—	—
35. Wicke	—	—	—	—
36. Reis	2,585.601	3,486.122	227	324
37. Sesamkörner	378.706	702.856	—	—
38. Bohnen (trockene)	3.029	5.738	—	—
39. Saubohnen, Kichererbsen, Linsen, Erbsen und andere Hülsenfrüchte	216.593	249.536	9.740	16.580
40. Weizenmehl	7,712.068	9,945.034	—	—
41. Anderes Mehl	22	47	—	—
42. Stroh, Kleie	124	150	—	—
43. Steinsamen (Lithospermum off.)	—	—	—	—
44. Grieß, bulgur, Hafergrütze, Tarhonia	—	—	—	—
45. Stärke, Stärkemehl	300.169	501.772	—	—
46. Tapioca, Sago, Arrow-root, Salep u. ä.	384	1.545	—	—
47. Malz, Hopfen	—	—	—	—
48. Makkaroni, Fadennudeln und andere italienische Teigwaren	9.018	26.617	—	—
49. Zwieback, Brot, Gärstoffe	8.124	55.216	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
IV. Früchte, Gemüse und deren Konserven.				
50. Orangen, Zitronen, bittere Pomeranzen, Mandarinen u. ä.	345	327	5.220	7.440
51. Andere frische Früchte	4.891	10.375	36.408	72.242
52. Getrocknete Trauben (Rosinen)	18.475	64.462	1.163	890
53. Getrocknete Feigen	2.320	1.240	3.109	7.106
54. Getrocknete Aprikosen	2.180	8.316	—	—
55. (Wal-) Nüsse, Haselnüsse	54	162	162	486
56. Datteln	331.204	363.496	123.130	122.658
57. Karoben (Johannisbrot)	—	—	—	—
58. Mandeln, Pistazien	4	16	13.806	113.462
59. Andere Früchte	56.991	98.887	1.956	3.684
60. Zwiebeln, Knoblauch	47.670	38.751	20.700	40.220
61. Kartoffeln	878	1.147	—	—
62. Grüne und schwarze Oliven	—	—	—	—
63. Andere Gemüse (frisch und eingelegt)	—	—	—	—
64. Getrocknete und geschälte Gemüse, frische und getrocknete Früchte	—	—	—	—
65. Obst- und Gemüsekonserven (ohne Essig und Öl) in Büchsen	26.631	79.726	—	—
66. Dasselbe in Öl, Alkohol in Fässern und Flaschen	12.595	33.100	—	—
67. Eßbare Säfte und Brühen von Gemüsen und Obst	6.309	21.284	—	—
V. Bäume, Sämereien, Obstkerne und andere Pflanzen.				
68. Frische Wurzeln, Bäume und Pflanzen	—	—	—	—
69. Blumen; Zwiebel, Knollen und Samen von Blumen	—	—	—	—
70. Mohnkörner	—	—	—	—
71. Steine (Kerne) von Obst und Gemüse	10.138	37.972	2.114	2.794
72. Spartgras	—	—	—	—
73. Viehfutter jeder Art	—	—	—	—
VI. Kaffee, Kakao, Tee, Gewürze.				
74. Kaffee in jeder Form	—	—	3,425.215	25,159.634
75. Kaffeehäutchen (Pellicules), Zichorie und andere Kaffee-Ersatzmittel	26.486	52.627	2.181	3.856

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
76. Tee jeder Art	6.685	45.808	—	—
77. Kakao und Schokolade	199	2.657	—	—
78. Schwarzer Pfeffer	151.258	743.004	—	—
79. Roter Pfeffer	4.751	7.873	—	—
80. Safran	412	33.559	—	—
81. Andere Gewürze (Anis, Zimmt) usw.	897.136	2,888.596	6.060	12.129
82. Senf jeder Art und andere fertige Saucen, Brühen usw.	3.058	6.073	840	492
VII. Zucker und Zuckerwerk.				
83. Staub- und Hutzucker	4,001.201	6,760.577	—	—
84. Rohzucker, Melasse, Zuckersirup, Traubenzucker usw.	—	—	—	—
85. Lokum (Süßigkeiten)	3	20	—	—
86. Bonbons	429.204	876.874	—	—
87. Halwa und tahin (Sésame moulu)	26.413	54.973	617	2.154
88. Sapa (Fruchtsaft)	—	—	—	—
89. Konfekt (Sirup)	9.003	31.396	—	—
90. Kandierte Früchte	9	99	—	—
IX. Gegorene Getränke, Mineralwässer, Fruchteis.				
97. Wein in Fässern	4.777	13.726	—	--
98. Flaschenweine	300	1.596	—	—
99. Champagner, moussierende Weine	52	497	--	—
100. Branntwein aller Art	192	1.397	—	—
101. Kognak, Rum und ungezuckerte Spirituosen in Fässern	—	—	—	—
102. Kognak, Rum und andere Spirituosen in Flaschen	5.290	48.638	—	—
103. Weingeist	96	276	—	—
104. Essig	18.212	32.752	—	—
105. Faßbier	—	—	—	—
106. Flaschenbier	3.019	9.271	—	—
107. Maraschino, Curaçao, Chartreuse und andere Liköre	96	1.255	—	—
108. Mineralwässer, Brausewässer	44.744	21.736	225	360
109. Fruchteis (Eis)	—	—	—	—
X. Pflanzen, tierische und Mineralöle, Fette, Öle und Fette für die Industrie sowie deren Produkte.				
110. Olivenöl	2.198	16.443	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
111. Sesamöl	1.840	9.886	785	4.055
112. Baumwollöl	203	1.295	—	—
113. Leinöl	1.718	6.924	—	—
114. Rüböl	—	—	—	—
115. Rizinusöl	257	1.416	—	—
116. Andere Pflanzen- und tierische Öle.	98	697	—	—
117. Lebertran	—	—	—	—
118. Unschlitt, Stearin und andere Fette und Öle	36.861	75.647	—	—
119. Ceresin, Paraffin	—	—	—	
120. Walrat	—		—	—
121. Wachs	2	34	5.344	63.264
122. Glyzerin, Vaselin	5	44	—	—
123. Petroleum	4,477.765	5,088.334	—	—
124. Benzin	—	—	—	—
125. Naphtha und andere Mineralöle	3.713	11.259	—	—
126. Kerzen jeder Art, Spardochte	41.488	170.550	—	—
127. Seifen (gewöhnlich und parfümiert)	134.461	415.790	130	390
XI. Düngemittel, Tierbälge, brennbare Stoffe.				
128. Düngemittel aller Art	—	—	—	—
129. Innereien und tierische Überreste	40	40	640	1.280
130. Knochen, Hörner, Hufe	2.445	14.503	27.156	18.419
131. Elfenbein, Walfischbarten und andere Tierzähne	40	380	13	715
132. Tierhaare, rohe Haare	—	—	—	—
133. Vogelfedern (Schmuckfedern)	—	—	—	—
134. Meerschaum	—	—	—	—
135. Schildpatt	—	—	—	—
136. Perlmutter	—	—	3.065	21.450
137. Korallen	—	—	—	—
138. Schwämme	6	450	—	—
139. Seidenraupeneier	—	—	—	—
140. Brennholz	—	—	—	—
141. Holzkohle	200	50	4.400	960
142. Steinkohle (Anthrazit)	1,914.000	354.850	—	—
143. Koks	—	—	—	—
144. Anderes Brennholz	—	—	—	—
XII. Chemische Produkte, Gerbstoffe, Färbstoffe, Farben.				
145. Soda, Pottasche, Natron (Ätznatron, Ätzpottasche)	1.106	2.151	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
146. Doppelkohlensaures Natron	310	663	—	—
147. Kochsalz	—	—	69,641.173	7,446.378
148. Chlorkalk, Chlorkali	—	—	—	—
149. Alaun	5.882	6.649	157.740	27.965
150. Natriumsulfat, Magnesiumsulfat . .	820	1.196		—
151. Chinin- und Morphiumsulfat . . .	2.339	876	—	—
152. Ammoniaksalz und flüssiges Ammoniak	2.104	11.277	—	—
153. Weinsteinrahm (cremor tartari) . .	—	—	—	—
154. Sulfate von Eisen, Zink, Kupfer u. a.	1.134	2.651	—	—
155. Säuren aller Art	1.459	9.066	—	—
156. Bleiazetat (fest und flüssig)	—	—	—	—
157. Quecksilber	—	—	—	—
158. Andere Natur- und chemische Produkte	393.589	479.107	—	—
159. Galläpfel	8.850	48.942	—	—
160. Knoppern	—	—	—	—
161. Gerbhölzer, Lohen	—	—	—	—
162. Tanninextrakt u. ä.	—	—	—	—
163. Erdfarben (Siegelerde, Ocker, Graphit usw.)	6.886	13.182	—	—
164. Indigo	34.430	1,100.850	315	7.875
165. Bleiweiß, Mennige	—	—	—	—
166. Ocker (grani jaune)	—	—	—	—
167. Henna	—	—	2.000	3.685
168. Pflanzenfarbstoffe (Färbeflechte, Gelbwurz usw.)	175.421	299.960	10.205	117.490
169. Mineralische Rohstoffe, chemische Produkte, Färbestoffextrakte, Bergblau, Zinnober, Kupferoxyd. . . .	4.193	5.433	—	—
170. Cochenillefarbstoff, Kermes	—	—	—	—
171. Anilin, Alizarin	41.813	356.925	—	—
172. Ölfarben für Industrie	1.465	6.944	—	—
173. Malfarben, Farbstoffe aller Art . .	47	521	—	—
174. Schreibtinte	11.186	4.482	—	—
175. Druckerschwärze	63	416	—	—
176. Schuhwichse	325	2.130	—	—
177. Firnisse, Lacke	238	2.129	—	—
178. Kienruß, Beinschwarz	—	—	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
XIII. Drogen, Medikamente, Parfüms.				
179. Pflanzendrogen (Blätter, Blüten, Beeren, Körner, Wurzeln u. ä.)	129.196	316.766	192.375	377.447
180. Süßholzwurzel und -saft	—	—	—	—
181. Opium	—	—	—	—
182. Pillen, Pastillen und andere Medikamente, Spezialitäten	606	8.744	—	—
183. Rosenessenz	—	—	—	—
184. Andere Essenzen und ätherische Öle	2.032	49.886	—	—
185. Andere medizinische Stoffe	9	283	—	—
186. Parfümerien aller Art	1.737	39.715	13	60
187. Zahnwässer und -pulver	2	70	—	—
XIV. Harze und Mastix (zubereitet).				
188. Mastixharz	22.612	115.168	—	—
189. Gummitragant		—	—	—
190. Andere Harze und Gummi	106.472	292.022	71.804	186.002
191. Leim, Hausenblase, Eiweiß	37	375	—	—
192. Pech, Teer	644	754	—	—
193. Asphalt und ähnliche Präparate	—	—	—	—
194. Glaserkitt	153	558	—	—
195. Schusterpech	—	—	—	-
196. Siegelwachs	—	—	—	—
197. Andere Klebestoffe und Präparate	—	—	—	—
XV. Brennbare Stoffe, Waffen.				
198. Schießpulver	20.000	253.120	—	—
199. Salpeter, Salpeterlunten	501	4.535	—	—
200. Feuerwerk	148	1.452	—	—
201. Phosphor	—	—	—	—
202. Zündhölzchen, Zünder aller Art	154.201	513.132	—	—
203. Leere Patronen	—	—	—	—
204. Volle Patronen und Kapseln	—	—	—	—
205. Feuerwaffen	Stück 3	800	—	—
206. Blanke Waffen	—	—	—	—
XVI. Erden, Steine, Arbeiten aus Stein, Erde (Ton).				
207. Zement	128.038	23.760	—	—
208. Andere Erden	1.291	952	—	—
209. Kalk, Gips	6.975	2.082	7.120	1.280

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
210. Kalk (hydraulique)	—	—	—	—
211. Schwefel	29.000	26.661	—	—
212. Pierre de malte	690	480	—	—
213. Marmor jeder Art	—	—	—	—
214. Schmirgel (minerai d'émerie)	—	—	—	—
215. Andere nicht benannte Steine	1.500	1.040	4.600	1.252
216. Ziegel aller Art	480	200	—	—
217. Platten, Fliesen, Kacheln (aus Stein, Ton)	150	300	—	—
218. Zement- und Terrakottaröhren	—	—	—	—
219. Öfen und Ofenkacheln aus Terrakotta, Fayence oder Porzellan	—	—	—	—
220. Andere Arbeiten aus Ton, Fayence, Porzellan, Stein	62.232	224.010	—	—
221. Töpferwaren	25.655	50.768	910	535
222. Gläser	10.597	14.861	—	—
223. Spiegelgläser und Spiegel (eingerahmt und uneingerahmt)	208	2.510	—	—
224. Lampen, Lämpchen, Luster	17.246	74.085	—	—
225. Andere Arbeiten aus Glas und Kristall (Glas)	28.538	92.177	—	—
XVII. Unedle Metalle u. Arbeiten daraus.				
226. Eisenerz	—	—	—	—
227. Kupfererz	—	—	—	—
228. Zinkerz	—	—	—	—
229. Zinnerz	—	—	—	—
230. Bleierz	—	—	—	—
231. Chrom	—	—	—	—
232. Andere nicht benannte Erze	—	—	—	—
233. Eisen, Gußeisen, Stahl in Stangen (Barren) und Luppe	200	400	—	—
234. Eisen, Gußeisen, Stahl in Barren und Klumpen, Balken	578.528	571.530	—	—
235. Eisenbahnschienen und Zubehör	42.871	69.799	—	—
236. Ketten (Kabel), Seile, Anker u. ä. grobe Werkzeuge	4.238	9.173	—	—
237. Geldschränke	9.171	43.776	250	600
238. Betten aus Eisen u. a. Metallen	287	1.597	—	—
239. Werkzeuge, Geräte aus Eisen oder Stahl für Kunst und Handwerk	3.447	20.863	—	
240. Eisenstahldraht aller Art, Säcke, Gewebe aus Metall, Gegenstände aus Eisendraht	17.703	64.273	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
241. Bleche aller Art	760	2.090	—	—
242. Nägel, Schrauben aller Art	26.277	62.272	—	—
243. Arbeiten aus einfachem und emailliertem Blech, Eisen- und Kurzwaren für die Küche	5.072	32.308	—	—
244. Weißblech	—	—	—	—
245. Arbeiten aus Weißblech	4.156	14.415	200	200
246. Schlosserarbeiten	2.466	21.082	—	—
247. Messerschmiedewaren	1.305	11.884	—	—
248. Nadeln, Spangen u. ä.	1.633	11.847	—	—
249. Metallfedern	2	209	—	—
250. Andere Arbeiten aus Eisen, Gußeisen, Stahl (auch mit anderen Stoffen zusammengesetzt)	24.624	68.914	—	—
251. Kupferblättchen und Platten	2.274	21.910	—	—
252. Kupfernägel, -schrauben, -drähte	5	75	—	—
253. Andere Kupferarbeiten	1.031	15.443	—	—
254. Zinkblätter	20	66	—	—
255. Zinkarbeiten	1.953	11.421	—	—
256. Zinnstangen, -barren	1.542	34.055	—	—
257. Arbeiten aus Zinn	—	—	—	—
258. Bleistangen und -blätter	250	503	—	
259. Lettern, Klischees	270	7.290	—	—
260. Andere Arbeiten aus Blei	15	58	—	—
261. Messing in Blättchen und Barren (Stangen)	240	2.780	—	—
262. Messingarbeiten	610	10.182	—	—
263. Bronze und Bronzewaren	100	672	—	—
264. Nickel und Nickelwaren	—	—	—	—
265. Aluminiumwaren	203	5.635	—	—
266. Arbeiten aus anderen Metallen der gewöhnlichen Legierungen	104	2.478	—	—
267. Metallabfälle und alte Metallarbeiten	4.948	9.166	62.355	199.272
268. Metallampen aller Art	4.296	29.593	—	—
XVIII. Holz und Holzarbeiten.				
269. Eben-, Buchsbaum-, Mahagoni-, Nußbaum-, Palisanderholz u. a.	8.480	128.621	—	—
270. Eichen-, Kastanien- und Platanenholz u. a.	19.617	6.478	—	—
271. Weiches Holz für Schiffsbau und Handwerk	287.874	225.957	1.000	750

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
272. Holzblätter für Einlegearbeit . . .	—	—	—	—
273. Leere Fässer und Faßdauben . . .	1.693	1·673	—	—
274. Grobe Holzarbeiten	15.796	23.052	1.672	836
275. Holznägel, Schusterleisten	—	—	—	—
276. Stäbe und Rahmen aller Art. . . .	—	—	—	—
277. Holzmöbel überzogen und nicht überzogen	5.549	43.538	—	—
278. Feine Holzarbeiten (auch mit anderem Material zusammengesetzt) .	621	25.773	—	—
279. Binsen, Jute, Rohre, Korbweiden, Rinden u. ä. sowie Arbeiten daraus .	52.774	212.297	210.104	274.098
280. Matten	432	2.492	18.337	33.773
281. Korbwaren	3	17	—	—
282. Bürstenwaren	4	187	—	
283. Siebwaren	98	2.000	—	—
284. Kork und Korkwaren.	16	231	—	—
XIX. Zeuge (Lumpen), Papier, Papierwaren, Drucksachen aller Art.				
285. Zeuge, Papierstreifen.	—	—	—	—
286. Packpapier u. a.	85.699	93.750	—	—
287. Löschpapier, Filtrierpapier	—	—	—	—
288. Zeichenpapier	—	—	—	—
289. Druckpapier	5	66	—	—
290. Briefpapier und Kuverts	52.513	100.887	—	—
291. Tapetenpapier.	—	—	—	—
292. Seidenpapier	—	—	—	—
293. Zigarettenpapier und -hülsen . . .	423	4.415	—	—
294. Anderes Papier	3	12	—	—
295. Kartons	—	—	—	—
296. Spielkarten	1.455	9.312	-	—
297. Hefte und Register aller Art	945	5.852	—	—
298. Anderes Papier und Kartonarbeiten	197	1.292	—	—
299. Bücher, Drucksachen aller Art, Manuskripte	2.105	15.342	- -	—
XX. Häute, Arbeiten aus Häuten und Pelzwerk.				
300. Rohe Schaf- und Ziegenhäute . . .	78	707	1,235.677	10,280.899
301. Andere rohe Tierhäute	—	—	519.907	3,080.312
302. Sohlen und Sattlerleder.	—		—	
303. Bearbeitete Häute aller Art	—	—	- -	
304. Allerlei Schuhwerk.	2.596	92.946	83	3.191

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
305. Sattlerarbeiten	7	726	—	—
306. Taschner- und Schneidermacherwaren	5	250	—	—
307. Andere Arbeiten aus Häuten und Leder	14.803	75.900	120	1.950
308. Astrachanfelle	—	—	—	—
309. Zobel, Hermelin, Chinschilla, Blaufuchs, Marder, Grauwerk, Feh	—	—	—	—
310. Andere Pelze	—	—	10	1.000
311. Pelzwaren	—	—	—	—
XXI. Textilindustrie.				
312. Rohbaumwolle, Watte	250	1.010	6.207	27.128
313. Ungebleichte, gebleichte, gefärbte Baumwollfäden	194.807	1,809.518	145	1.740
314. Ungebleichte Baumwollgewebe	611.114	6,529.508	—	—
315. Gebleichte Baumwollgewebe	93.604	1,363.132	-	—
316. Durchscheinende Baumwollgewebe, Gaze, Tülle, Mulle u. ä.	48.391	1,057.342	—	—
317. Kalemkiar jeder Art, Decken, Kissen, Jemenis, Leinentaschentücher, geblümte, verzierte Stoffe	10	150	—	—
318. Lampendochte	558	8.544	—	—
319. Gefärbte und bedruckte Baumwollzeuge	142.871	2,323.380	7	171
320. Baumwollsamte und Plüsche	196	7.972	—	—
321. Schärpen, Schale, Gürtel u. ä. aus Baumwolle	26.300	910.717	1.151	29.038
322. Überzüge (Decken), Vorhänge u. ä. aus Baumwolle	15.344	292.520	34	1.070
323. Handtücher	29.918	675.933	1.796	56.114
324. Flachs, Hanf u. a. Gespinste	74	261	—	—
325. Flachs-, Hanffäden u. ä.	128	709	—	—
326. Flachs- und Hanfdecken	4.810	45.989	-	—
327. Packleinwand und leere Säcke	14.424	30.216	71.464	213,245
328. Segelleinwand	702	7.377	—	—
329. Ungebleichte und gebleichte Leinengewebe	—	—	—	—
330. Fertige Zelte	—	—	—	—
331. Durchsichtige Linnengewebe, Tüllschleier, Musselin usw., Samte aus Textilien (außer Baumwolle)	—	—	—	—
332. Gefärbte oder bedruckte Leinengewebe	4	130	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
333. Linnendecken, Vorhänge u. ä. . . .	22	1.537	—	—
334. Handtücher, Tischwäsche.	—	—	—	—
335. Seilerwaren (Seile, Bindfaden, Gurten, Pechfackeln usw.)	19.437	62.460	1.440	3.600
336. Linnengewebe mit anderen Textilien vermengt	1	10	—	-
337. Rohwolle und Watte	—	—	270	1.080
338. Mohair	—	—	—	—
339. Wollfäden jeder Art	—	—	—	—
340. ʿAba (Mäntel) und ḫajak	—	—	—	—
341. Tuch	878	23.931	—	—
342. Andere Wollgewebe	—	—	—	—
343. Wollsamte und Plüsche.	—	—	—	—
344. Türkische Teppiche	—	—	—	—
345. Persische Teppiche.	151	7.096	—	—
346. Andere Wollteppiche	1.005	22.756	—	—
347. Filz und Filzwaren.	1.100	19.322	—	—
348. Wollschale, -gürtel, Schärpen, Tülle u. ä.	21	2.956	—	—
349. Wolldecken, Überzüge, Vorhänge u. ä.	35	960	—	—
350. Gewebe aus Wolle, gemischt mit anderen Textilien	—	—	—	—
351. Gewebe aus reinen oder gemischten Tierhaaren	—	—	—	—
352. Seidenkokons	—	—	—	—
353. Rohseide oder Seidenabfälle . . .	4.068	331.359	—	—
354. Seidenfäden und puskul (Quaste).	—	—	—	—
355. Durchsichtige Seidengewebe, Gaze, Tüll, Musselin usw.	57	19.486	—	—
356. Seidensamt	—	—	—	—
357. Andere Gewebe aus reiner Seide . .	1.041	215.142	—	—
358. Gewebe aus Halbseide	9.340	750.016	—	—
359. Seidenschärpen, -schale u. ä. . . .	470	173.454	—	—
360. Seidendecken, Überwürfe, Vorhänge u. ä.	36	6.433	—	—
361. Posamentier-, Knopfmacherwaren .	1.805	34.006	—	—
362. Strumpfwaren, Wäschewaren jeder Art	7.445	216.225	19	1.392
363. Spitzen und Stickereien aller Art. .	1.804	70.454	—	—
364. Netzarbeiten (Filet) aller Art . . .	—	—	—	-
365. Fertige Männer-, Frauen- und Kinderkleider, Modewaren	27.543	289.958	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
XXII. Kautschuk und Kautschukwaren.				
366. Kautschuk, Guttapercha, Zelluloid in Blatt- und Röhrenform.	—	—	—	—
367. Kautschukfäden	—	—	—	—
368. Gewebe aller Art mit Kautschukfäden gemengt	—	—	—	—
369. Wachstücher, geteerte Stoffe . . .	360	2.776		
370. Wachstücher für Tapeziererarbeiten			—	—
und Bekleidung	352	6.037	—	—
371. Galoschen	—	—	—	—
372. Regenmäntel (Waterproof)	—	—	—	—
373. Andere Kautschuk-, Guttapercha- und Zelluloidwaren.	22	1.727	—	—
XXIII. Maschinen, Wagen, Fahrzeuge.				
374. Lokomotiven, Lokomobile und deren Bestandteile	—	—	—	—
375. Maschinen, Dampf- und Gasmotoren usw. und deren Bestandteile. . . .	8.244	47.264	—	—
376. Landwirtschaftliche Maschinen und deren Bestandteile	—	—	—	—
377. Pumpen aller Art	999	7.062	—	—
378. Nähmaschinen	2.065	22.642	—	—
379. Autographiermaschinen, Schreibmaschinen u. ä. und ihre Bestandteile	24	669	—	—
380. Wagen, Transportwagen und deren Bestandteile	Stück 7	5.785	—	—
381. Kutschierwagen, Sänften und deren Bestandteile	—	—	—	—
382. Straßenbahnwagen, Omnibusse und deren Bestandteile	—	—	—	—
383. Eisenbahnwaggons und deren Bestandteile.	33.161	100.656	—	—
384. Automobile aller Art, Motorboote und deren Bestandteile	—	—	—	—
385. Fahrräder, Motorräder	—	—	—	—
386. Kinderwagen	—	—	—	—
387. Ruderboote	Stück 18	5.710	—	—
388. Leichterschiffe, Segler aller Art . .	—	—	—	—
389. Dampfschiffe (und Dampfboote). .	—	—	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr Menge kg	Einfuhr Wert Piaster	Ausfuhr Menge kg	Ausfuhr Wert Piaster
XXIV. Taschenuhren, Pendeluhren, Schlaguhren, Musikinstrumente.				
390. Goldene Taschenuhren	0.150	2.260	—	—
391. Silberne Taschenuhren	—	—	—	—
392. Taschenuhren aus unedlem Metall .	—	—	—	—
393. Schlag- und Pendeluhren aller Art .	37.000	857	—	—
394. Verschiedene Zählapparate	—	—	—	—
395. Bestandteile von Taschen-, Schlag- und Pendeluhren	18	377	—	—
396. Klavier und Orgeln.	—	—	—	—
397. Grammophone und deren Bestandteile		12.388	—	—
398. Glocken, Klingeln, Zimbeln	—	—	—	—
399. Andere Musikinstrumente und deren Bestandteile	—	—	—	—
XXV. Fez, Hüte, Schmuckblumen, Kunstblumen.				
400. Fez, Kulâh (Lammfellmützen) . .	392	17.683	—	—
401. Strohhüte für Herren	—	—	—	—
402. Andere Herrenhüte	—	—	—	—
403. Ungeputzte Damenhüte (Formen) .	—	—	—	—
404. Geputzte Damenhüte.	—	—	—	—
405. Schmuckfedern	—	—	—	—
406. Künstliche Blätter und Blumen . .	—	—	—	—
XXVI. Kunstwerke, wissenschaftliche Instrumente.				
407. Gemälde, Zeichnungen, Bilder aller Art, Albums aller Art.	512	1.767	—	—
408. Statuen, Büsten u. a. Kunstwerke .	—	—	—	—
409. Sammlungen aller Art	—	—	—	—
410. Antike Werke und Gegenstände aller Art	—	—	—	—
411. Ausgestopfte Tiere und Vögel . . .	—	—	14	700
412. Astronomische und mathematische Instrumente und deren Bestandteile	—	—	—	—
413. Chemische und physikalische Instrumente und deren Bestandteile .	—	—	—	—
414. Elektrische und Telegraphenapparate und deren Bestandteile	101	411	—	—
415. Medizinische, chirurgische, bakteriologische und zahnärztliche Instrumente und deren Bestandteile . . .	252	10.356	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
416. Optische Instrumente, photographische Apparate und deren Bestandteile	83	8.534	—	—
417. Wagen und Hebel (Federnwagen) aller Art	2.682	17.566	—	—
XXVII. Schmuck, Luxuskurzwaren, feine Kurzwaren.				
418. Ungefaßte Edelsteine	—	—	—	—
419. Silber und Gegenstände ganz aus Silber, auch vergoldet	—	—	-	—
420. Gold, Platin und Gegenstände ganz aus Gold und Platin, auch mit Edelsteinen und Halbedelsteinen besetzt	—	—	—	—
421. Blattgold — Platin	—	—	—	-
422. Fäden, Flitter, Draht aus Gold oder Silber	476.001	271.489	—	—
423. Dasselbe aus unedlen, vergoldeten oder versilberten Metallen	412	35.202	—	—
424. Fäden aus Gold oder Silber	751.443	159.860	—	—
425. Falsche Fäden	3.957	219.789	—	—
426. Falscher Schmuck, nachgemachte Edelsteine und Halbedelsteine	0.190	232	—	—
427. Gegenstände teils aus edlen, teils aus unedlen Metallen u. a.	—	—	—	—
428. Bernstein und rohe Pechkohle	—	—	—	—
429. Gegenstände ganz oder teilweise aus Schildpatt, Elfenbein, Bernstein, Meerschaum, Pechkohle und Perlmutter	—	—	—	—
430. Gegenstände ganz oder teilweise aus Bein, Horn oder Klauen	130.000	4.787	—	—
431. Achat, Malachit und andere Halbedelsteine, Arbeiten aus Halbedelsteinen	—	—	—	—
432. Luxuskurzwaren, Tafelservice, Stahlwaren, Armbänder, Medaillons, Ringe, Ketten, Schmuckgegenstände, Bureauartikel und andere Gegenstände ganz oder teilweise aus unedlem Metalle, mehr oder weniger versilbert oder vergoldet oder mit gold- oder silberähnlicher Glasur überzogen	631.250	784	—	—

Bezeichnung der Ware	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge kg	Wert Piaster	Menge kg	Wert Piaster
433. Perückenmacherarbeiten	—	—	—	—
434. Sonnen-, Regenschirme, Stöcke und deren Bestandteile	61.000	671	—	—
435. Handschuhmacherwaren aller Art .	0.520	169	—	—
436. Fächer, Geldbörsen u. ä. Gegenstände aus Metall, Glas, Kautschuk, Zelluloid, Kupfer, Papier, Fayence, Porzellan u. a. Stoffen auch mit Fäden und Stoffen	32.423	424.402	505	268
XXVIII. Verschiedenes.				
437. Kinderspielzeug aller Art	24.446	122.260	—	—
438. Allerlei Spiele	2	280	—	—
439. Haushaltungsgegenstände od. eigenhändig benützte Gegenstände. . .	3.906	24.510	—	—
440. Postpakete, deren Inhalt nicht bezeichnet ist	7	306	—	—
441. Silbertaler (aus Österreich, Frankreich u. a. Ländern)	Stück 293.091	4,766.870	Stück 95.091	977.110
Österreich	„ 228.091	3,986.870	—	—
Frankreich	„ 37.000	444.000	—	—
Andere Länder . . .	„ 28.000	336.000	Stück 95.091	977.110

Anhang II.

Der Handel ʻAdens

nach Tables relating to the Trade of British India with the British Empire and Foreign countries 1910—11 to 1914—15 (London 1916).

A. Export.

	1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915	
	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
Haifischfinnen . . . . . Cwt	3.754	11.590	5.316	14.609	2.064	6.229	1.230	3.118	699	1.948
Gummi und Harze:										
ʻAden . . . . Cwt	8.506	10.286	5.335	8.039	7.930	12.915	6.801	8.636	3.725	4.457
Andere Länder in Arabien .	680	896	270	373	2.212	3.427	1.224	1.482	388	437
Weihrauch, Olibanum:										
ʻAden . . . . Cwt	15.543	15.821	20.737	20.572	12.181	13.685	17.458	15.505	2.843	2.717
Rotes Meer.	—	—	—	—	—	—	1.685	1.419	5.226	6.320
Häute . . . . Cwt	1.236	5.550	2.248	13.686	2.769	9.865	4.304	13.331	4.382	12.800
Elfenbein. . . . . Lb	41.810	21.619	8.468	4.438	6.002	2.557	3.297	1.345	1.222	472
Kupfer (unbearbeitet) . . Cwt	4	13	—	1	—	1	—	—	2.005	6.354
Edelsteine, Perlen (ungefaßt) .	—	31.447	—	84.600	—	58.800	—	38.303	—	13.733
Salz . . . . Tons	59.784	57.744	24.427	22.165	33.996	30.849	49.240	44.681	39.996	36.305
Bibergeil (Castor) . . . . Cwt	—	—	—	—	12	4	3	2	55.000	27.033
Leinsamen . . . . Cwt	—	—	—	—	141	41	1	1	33.006	18.728
Sesam . . . . Cwt	—	—	—	—	155	65	396	175	7.679	6.121
Muschelschalen, Perlmutter usw. . . . . Cwt	697	2.127	390	1.409	208	1.084	1.414	5.756	233	1.080

	1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915	
	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
Gewürznelken . . . . . Lb	315.560	7.416	3.136	76	29.124	715	27.332	695	9.947	232
Rohbaumwolle . . . . . Cwt	2.205	4.858	3.744	7.766	2.533	6.675	2.177	5.053	72.074	158.221
Mit der Post beförderte Artikel	—	36.373	—	47.405	—	82.563	—	56.621	—	60.556
Gold: Privat	£	193.187	—	447.214	—	288.914	—	347.842	—	278.410
staatlich	£	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Silber: Privat	£	6.803	—	179	—	1.395	—	18.995	—	45.269
staatlich	£	1.691	—	664	—	527	—	2.143	—	3.065
Teile von Wagen, Karren, Fuhrwerke	—	—	—	—	—	45	—	5.011	—	1
Ganze Wagen, Fuhrwerke usw.	—	28	—	68	—	51	—	5.256	—	11

B. Import.

	1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915	
	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
Kleidung und Kleidungsstücke	—	4.127	—	5.661	—	1.179	—	483	—	753
Zucker	14.579	9.831	4.507	3.194	14.996	10.117	11.092	8.209	24.553	21.952
Baumwollgarn, -faden . . Lb	59.500	3.181	87.930	5.833	79.806	5.300	37.300	2.353	63.020	3.531
Weiße Zeuge . . . . Yds	1,082.047	13.246	1,135.808	13.163	1,119.945	12.720	533.427	6.719	404.134	5.200
Gefärbte, bedruckte und bunte Zeuge . . . . Yds	4,076.006	61.340	4,846.236	75.458	5,108.456	81.973	3,590.805	59.686	2,064.182	33.160
Kohle . . . . Tons	7.383	3.938	12.335	6.828	11.909	7.939	5.336	3.557	16.537	10.765
Kaffee . . . . Cwt	3	9	25	77	—	—	1	6	3.155	9.592
Korn . . . . Cwt	6.625	2.387	7.896	3.057	9.154	3.604	13.002	5.116	3.992	1.590
Sorgho und Bagri . . . . Cwt	61.471	17.706	151.759	48.147	212.767	76.859	548.864	185.583	555.934	202.569
Hülsenfrüchte . . . . . . Cwt	9.483	4.027	13.922	5.853	11.745	4.984	16.015	7.061	14.267	6.994

	1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915	
	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
Geschälter Reis:										
ʿAden . . . . Cwt	324.050	130.208	464.673	206.117	390.340	179.061	362.263	164.205	222.646	116.266
Türkei, Rotes Meer . . Cwt	—	—	329.127	119.497	607.768	272.958	605.590	101.157	347.946	153.890
Weizen:										
ʿAden . . . . Cwt	10.956	5.446	9.838	4.722	13.186	6.339	14.856	7.398	14.231	7.087
Türkei, Rotes Meer . . Cwt	—	—	452	165	1.099	439	76.182	36.966	62.049	27.983
Weizenmehl:										
ʿAden . . . . Cwt	114.095	62.652	140.862	75.666	213.086	117.268	160.220	90.003	137.451	78.640
Türkei, Rotes Meer . . Cwt	—	—	26.669	12.362	15.130	7.212	187.029	107.068	150.777	83.654
Ğinğili:										
ʿAden . . . . Lb	792	567	327	242	7.563	6.626	17.558	13.898	31.985	24.231
Andere arab. Staaten außer ʿOmān	1.959	1.448	2.306	1.671	7.145	5.695	4.077	2.997	6.991	5.273
Türkei, Rotes Meer	532	354	—	—	—	—	8.220	5.733	11.314	8.271
Ingwer:										
ʿAden. . . . . Lb	1,390.339	23.457	1,193.776	20.888	2,432.919	40.541	1,438.925	18.171	1,642.109	18.071
Andere arab. Staaten außer ʿOmān . . . . . . Lb	949.656	16.362	1,028.195	18.495	1,138.340	19.198	979.132	13.552	134.764	1.263
Türkei, Rotes Meer	—	—	—	—	756	9	839.361	11.231	837.508	9.444
Zucker:										
Arabische Staaten außer ʿOmān . . . . Cwt	2.641	1.764	6.173	3.899	7.863	4.688	12.601	7.744	8.095	5.252
Tee (schwarz):										
ʿAden. . . . . Lb	141.801	5.195	220.083	9.233	251.857	7.728	178.548	5.639	188.963	6.429
Türkei, Rotes Meer	—	—	211.624	6.710	352.808	10.561	358.278	11.178	162.823	5.740

	1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915	
	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
Baumwollgarn und -faden:										
ʿAden . . . . Lb	1,910.398	62.646	2,253.123	79.965	2,085.400	78.692	1,506.797	52.220	1,450.099	45.760
Andere arab. Staaten . . .	185.222	6.539	254.253	9.949	196.500	7.762	49.412	1.896	79.450	3.046
Stückgüter, Garn ungebleicht (Chadars, Lendentücher, Shirtings und andere Sorten):										
ʿAden . . . . Yds	8,083.713	83.710	7,655.995	82.198	9,048.517	105.750	5,162.607	57.195	8,619.532	90.337
Andere arab. Staaten außer ʿOmān	790.798	7.622	350.083	3.653	298.173	3.186	74.148	897	47.250	492
Gefärbte und bedruckte Baumwollware:										
ʿAden . . . . Yds	2,707.051	36.917	3,469.760	47.130	2,402.473	35.388	1,901.854	28.985	1,828.162	24.414
Andere arab. Staaten . . .	642.840	9.120	1,220.756	15.453	476.850	7.008	296.265	4.051	157.680	2.211
Andere Manufakturwaren:										
Arabische Staaten außer ʿOmān . . . . Yds	48.334	1.735	100.451	3.854	119.114	5.831	32.786	1.408	16.150	489
Jutesäcke N°.	344.722	5.987	350.050	6.868	476.505	10.508	538.200	12.629	411.000	8.593
Halbseidengüter. . . . . Yds	137.698	2.820	196.403	3.526	238.225	5.162	173.507	3.669	16.500	313
Rohtabak . . . . Lb	8,702.801	70.667	7,986.490	63.307	5,870.933	47.669	9,789.105	79.608	6,416.069	65.553
Gold	£	—	—	—	—	6.000	—	—	—	—
Silber: Privat	£	333	—	—	—	—	—	—	—	709
„ Staatlich	£	2.933	—	—	—	2.534	—	—	—	53.333

C. Allgemeine Übersicht über den Handel ʿAdens.

		1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915		
		Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	
	Rohbaumwolle. . . . Cwt	2.205	4.858	3.744	7.766	2.533	6.675	2.177	5.053	72.074	158.221	Ausfuhr aus ʿAden
	Gummi und Harze. . Cwt	25.651	28.458	27.906	31.502	20.927	27.795	25.501	25.848	9.839	11.549	Ausfuhr aus ʿAden
	Häute (roh) . . . . . Cwt	4.920	12.722	3.894	17.296	3.335	11.108	5.416	15.833	5.249	15.674	Ausfuhr aus ʿAden
	Edelsteine und Perlen (ungefaßt)	—	31.447	—	84.600	—	58.800	—	38.303	—	13.733	Ausfuhr aus ʿAden
	Salz . . . . Tons	59.784	57.744	74.230	73.326	140.759	133.721	116.088	111.698	158.652	156.060	Ausfuhr aus ʿAden
	Sämereien. . . . . . Cwt	190	235	6	9	347	144	441	230	107.086	59.641	Ausfuhr aus ʿAden
	Andere Artikel.	—	95.173	—	80.230	—	114.626	—	94.812	—	107.789	Ausfuhr aus ʿAden
Fr. Ware	Baumwollwaren (inklusive Garn).	—	84.268	—	101.073	—	106.845	—	74.469	—	44.152	Einfuhr nach ʿAden
Fr. Ware	Andere Artikel.	—	39.152	—	33.165	—	45.134	—	40.531	—	42.189	Einfuhr nach ʿAden
Fr. Ware	Baumwollgarne . . . Lb	1,910.398	62.646	2,253.123	79.965	2,085.400	78.692	1,506.797	52.220	1,450.099	45.760	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Baumwollemanufaktur . .	—	125.973	—	136.660	—	145.275	—	90.909	—	118.811	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Korn, Hülsenfrüchte, Mehl, Sorgho und Bağri . Cwt	61.471	17.706	151.759	48.147	212.767	76.859	548.864	185.583	555.934	202.569	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Reis . . . . Cwt	324.050	130.208	464.673	206.117	390.340	179.061	362.263	164.205	222.646	116.266	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Weizenmehl . . . . . Cwt	114.095	62.652	140.862	75.666	213.086	117.268	160.220	90.003	137.451	78.640	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Gewürze . . . . . . Lb	1,620.738	28.250	1,592.740	30.073	3,068.257	51.768	1,758.024	80.389	2,150.688	66.066	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Tabak . . . . Lb	8,722.815	71.544	8,009.480	64.088	5,891.469	48.494	9,815.677	80.389	6,427.051	66.066	Einfuhr nach ʿAden
Indische Produkte	Andere Artikel.	—	80.953	—	105.245	—	136.623	—	126.728	—	143.761	Einfuhr nach ʿAden

Türkei, Rotes Meer.

	1910—1911 Menge	1910—1911 Wert	1911—1912 Menge	1911—1912 Wert	1912—1913 Menge	1912—1913 Wert	1913—1914 Menge	1913—1914 Wert	1914—1915 Menge	1914—1915 Wert
Ausfuhr: Salz. . . . Tons	—	—	56.190	52.322	37.787	35.611	76.311	70.841	32.187	32.037
Andere Artikel	—	—	—	2.435	—	3.535	—	9.169	—	10.933
Einfuhr aus Indien:										
a) Fremde Ware.	—	—	—	6.104	—	4.886	—	39.983	—	33.418
b) Indische Produkte:										
Reis . . . . Cwt	—	—	329.127	119.497	607.768	272.958	605.590	295.580	347.946	170.885

D. Der Handel ʿAdens im Jahre 1916.

(Nach Arabia, Handbooks prepared . . . of the foreign office nº 61, S. 117, 120.)

Bezeichnung der Ware	Ausfuhr		Bezeichnung der Ware	Einfuhr Wert in £
	Menge in Tonnen	Wert in £		
Transitartikel			Kohle	478.000
verschiedener Herkunft:			Datteln	78.000
Häute und Leder	6.737	1,063.528	Drogen	18.000
Kaffee	4.172	281.339	Farben usw.	5.000
Perlen	—	52.153	Früchte und Gemüse	18.000
Gummi	2.817	72.995	Glas	6.500
Wachs	89	10.492	Getreide und Hülsenfrüchte (außer Reis)	210.000
Ġi	130	10.564	Metallwaren	8.000
Muscheln	—	10.390	Eisen und Stahl	14.000
Sesam	222	4.016	Maschinen	8.000
			Papier	18.000
			Petroleum und Kerosen	44.000
			Lebensmittel	85.000
Artikel			Reis	223.000
arabischer Herkunft:			Sämereien	37.000
Salz	—	76.921	Seife	32.000
			Spezereien	70.000
			Zucker	146.000
Artikel			Tee	24.000
afrikanischer Herkunft:			Textilien	1,726.000
Elfenbein	11	11.752	Tabak	146.000
			Wein und Spirituosen	20.500
			Holz	19.000

E. Wert der Ausfuhr und Einfuhr engl. und fremder Waren nach Britisch-Indien.

(Nach Tables relating to the trade of British India with the British Empire and Foreign countries 1910/11 to 1914/15, London 1916, S. 21.)

	1910—1911 £	1911—1912 £	1912—1913 £	1913—1914 £	1914—1015 £
nach ʿAden	123.422	134.238	151.979	115.000	86.341
aus ʿAden	230.634	294.729	352.869	291.777	522.667

F. Arabische Staaten außer ʿOmān.

(Nach Tables relating to the trade of British India etc. S. 157.)

	1910—1911		1911—1912		1912—1913		1913—1914		1914—1915	
	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
Ausfuhr nach Indien:										
Verschiedene Artikel.	—	3.810	—	13.014	—	29.913	—	64.007	—	35.112
Einfuhr aus Indien:										
a) Waren fremder Herkunft:										
Baumwolle, Garn und Faden	—	64.847	—	90.880	—	82.690	—	49.976	—	18.272
Andere Artikel	—	34.575	—	45.070	—	41.296	--	48.506	—	38.815
b) Indische Produkte:										
Baumwollwaren.	—	25.416	—	33.455	—	24.615	—	8.490	—	6.347
Korn, Hülsenfrüchte, Mehl. . . . . . . Cwt	288.780	137.558	346.437	161.046	369.501	175.997	509.222	228.350	276.415	120.753
Gewürze . . . . . . Lb	1,187.736	22.863	1,359.472	28.249	1,467.662	28.961	1,166.571	18.731	242.600	4.641

G. Übersicht der Tonnage. Zahl und Nationalität der in ʿAden von 1911—1917 anlegenden Schiffe.

(Nach Arabia, Handbooks prepared . . . of the foreign office n° 61. S. 115.)

	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17
Tonnage	3,594.190	3,685.056	3,924.524	3,058.251	2,076.795	1,639.658
Zahl der Dampfer .	1.510	1.535	1.529	1.155	901	782
Nationalität:						
Englisch	804	793	767	698	570	476
Deutsch	166	162	180	57	—	—
Britisch-indisch	149	152	172	162	85	51
Französisch	113	108	117	107	92	92
Italienisch	113	116	84	89	94	61
Österreichisch	111	132	151	—	—	—
Holländisch	19	20	18	8	15	6
Russisch	13	9	19	6	1	1
Spanisch	6	6	9	4	4	5
Norwegisch	6	30	4	9	13	17
Dänisch	4	3	1	—	3	—
Japanisch	2	—	—	8	16	54
Türkisch	1	—	—	—	—	—
Schwedisch	1	3	3	3	2	3
Andere Nationalitäten.	2	1	4	4	6	16

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen.

A. Abkürzungen von Zeitschriften.

BGA. Bibliotheca Geographorum Arabicorum edidit M. J. de Goeje.
BGH. et Descr. Bulletin de Géographie historique et descriptive.
BSG. Bulletin de la Société de Géographie.
DWA. Denkschriften der kais. Akademie der Wissenschaften in Wien.
GJ. The Geographical Journal, London.
JA. Journal asiatique.
JASB. Journal of the Asiatic Society of Bengal.
J. Bombay Br. RAS. Journal of the Bombay Branch of the Royal Asiatic Society.
JRGS. Journal of the Royal Geographical Society.
MGGW. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien.
MVAG. Mitteilungen der Vorderasiatischen Gesellschaft.
ÖMFO. Österreichische Monatsschrift für den Orient.
PM. Petermanns Mitteilungen.
PRGS. Proceedings of the Royal Geographical Society.
PSBA. Proceedings of the Society of Biblical Archaeology.
RES. Répertoire d'Épigraphie sémitique.
Rev. Afr. Révue africaine.
RRAL. Rendiconti della Reale accademia dei Lincei.
RSO. Rivista degli Studi Orientali.
SBWA. Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften in Wien.
WZKM. Wiener Zeitschrift für die Kunde des Morgenlandes.
ZA. Zeitschrift für Assyriologie und verwandte Gebiete.
ZDMG. Zeitschrift der deutschen morgenländischen Gesellschaft.
ZGE. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.

B. Abkürzungen von Inschriftenpublikationen.

Acad. Joseph et Hartwig Derenbourg, Études sur l'épigraphie du Yémen V. Quatorze inscriptions inédites, appartenant à l'Academie des inscriptions et belles-lettres JA. VIII. sér. tom. II (1882), S. 229—277.
BM. Inscriptions in the Himyaritic Character discovered chiefly in Southern Arabia, and now in the British Museum. London 1863.
Bibl. Nat. H. Derenbourg, Les monuments Sabéens et Ḥimyarites de la Bibliothèque Nationale (Cabinet des médailles et antiques). Avec une héliogr. Dujardin. Paris 1891.
Burch. M. Hartmann, Die Südarabischen Inschriften Louvre 15—29, ZA XXI (1908), S. 7 (hier Burchardt 4 ediert); zu Burchardt 1—3 vgl. OLZ. 1907 Sp. 241 und Note 1.
CIH. Corpus Inscriptionum Semiticarum ab academia inscr. et litt. hum. conditum atque digestum, pars IV, Inscriptiones Himyariticas et Sabaeas continens. Paris 1889.
CIS. Corpus Inscriptionum Semiticarum.
Crutt. Charles J. Cruttenden, Narrative of a journey from Mokhá to Ṣan'á JRGS. VIII (1838), S. 267—289.
Fleming. J. Fleming, Zwei sabäische Inschriften auf der Bibliothek zu Göttingen, Nachr. d. kgl. Gesellsch. d. Wiss. zu Göttingen phil.-hist. Cl. 1894, S. 144 f.

Gl. Die von Eduard Glaser entdeckten und gesammelten Inschriften. Eine Übersicht siehe bei Fr. Hommel, Süd-Arabische Chrestomathie, München 1893. S. 59—62; E. Glaser, Altjemenische Nachrichten I, München 1908, Anhang, S. 1 A—15 A.

Hal. Joseph Halévy, Inscriptions Sabéennes JA. VI sér. tom. XIX (1872), S. 129—266.

Hofm. D. H. Müller, Südarabische Altertümer im Kunsthistorischen Hofmuseum. Wien 1899.

Lgr. D. H. Müller, Sabäische Inschriften entdeckt und gesammelt von Siegfried Langer, ZDMG. XXXVII (1883), S. 319—421.

Louvre. Joseph et Hartwig Derenbourg, Nouvelles Études sur l'épigraphie du Yémen, Les Monumente Sabéens et Ḥimyarites de Paris, I Le Louvre, Revue d'Assyriologie et d'Archéologie Orientale I (1885), S. 50—65.

Mars. H. Derenbourg, Les monuments Sabéens et Himyarites du Musée d'Archéologie de Marseille, Révue Archéologique III. sér. tom. XXXV (1899), S. 1—15.

ME. J. H. Mordtmann, Beiträge zur minäischen Epigraphik (12. Ergänzungsheft der Zeitschrift für Assyriologie, Semitistische Studien 12). Weimar 1897.

OM. J. H. Mordtmann, Die himjarischen Inschriften im Tschilikiöschk, ZDMG. XXXIII (1879), S. 484—495. Musée Imperial Ottoman, Antiquités Himyarites Palmyréniennes Catalogue Sommaire, Constantinopel 1898 (auch türkisch).

Os. Ernst Osiander, Zur himjarischen Altertumskunde, ZDMG. XIX (1865), S. 159—295.

Prid. W. F. Prideaux, On Some recent discoveries in South-Western Arabia, Transactions of the Society of Biblical Archaeology II (1873), S. 1—28. Himyaric Inscriptions lately discovered near San'a in Arabia, ebenda IV (1876), S. 196—202.

Reh. E. Rehatsek, Twelve Sabaean Inscriptions, J. Bombay Branch RAS. X (1875), S. 139—149.

Sarkophaginschrift von Gizeh. B. Golenischeff, Zapiski Vostočnago otdělenija Imp. Russk. Archeologičeskago Obščestva VI (1893), S. 219—221.

SD. J. H. Mordtmann und D. H. Müller, Sabäische Denkmäler, Denkschr. Akademie d. Wissensch. in Wien phil.-hist. Kl. XXXIII (1883).

SE. Inschriften der Südarabischen Expedition der Akademie d. Wissenschaften in Wien, gesammelt 1899 (unveröffentlicht).

Verzeichnis des verwerteten Inschriftenmaterials.

(Die römischen Ziffern bezeichnen den Band, die arabischen die Seite, hochgestellte Petitziffern die Anmerkungen.)

Verzeichnis der angeführten Bibelstellen.

Bibliographie.

(Werke, die mir nicht zugänglich waren, sind mit Stern bezeichnet.)

Die hochgestellte Petitziffer bezeichnet die Auflage.

Abdullah Mansûr siehe G. Wyman Bury.

Abū Ḏarr b. Muḥammed b. Masʿūd al-Ḫušanī, Šarḥ as-Sīra an-Nabawīja ed. by P. Brönnle. Monuments of Arabic Philology by P. Brönnle, I, II. Cairo 1911.

*Ankarin, G., Durch Jemen, mit 44 Abbildungen und einer Karte, Ogis, Molodaya Gvardia 1931 (Russisch).

Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum ex libris manu scriptis ed. G. Parthey et M. Pinder. Berlin 1848.

Arabia. Handbooks prepared under the direction of the historical Section of the foreign office no 61.

Arnaud, Th., Relation d'un voyage a Mareb (Saba) dans l'Arabie méridionale, entrepris en 1843 par M. Arnaud, JA. IV. sér. tom. V (1845), S. 211—45, 309—45.

Augapfel, J., Babylonische Rechtsurkunden aus der Regierungszeit Artaxerxes I. und Darius I. DWA. LIX/$_3$ (Wien 1917).

Baedeker, K., Ägypten und der Sûdân. Handbuch für Reisende. Mit 21 Karten, 84 Plänen und Grundrissen und 55 Abbildungen[7], Leipzig 1913.

Barbier de Meynard, Notice sur l'Arabie méridionale d'après un document turc, Publ. de l'école des langues orient. vivantes IIe série IX (1883), S. 85—123.

Bardey, A., Rapport sur El-Yemen et partie du pays d'Hadramaut (Arabie) avec carte d'ensemble, BGH. et Descr. 1899 Nr. 1, S. 19—63.

Bardey, P., Lettres d'Hodeidah, Revue de Géographie XLIX (1901), S. 156—68.

Baumann, O., Besuch von Lahadj in Südarabien, Globus LXVII (1895), S. 1—6.

Behn, E., Jemen, Grundzüge der Bodenplastik und ihr Einfluß auf Klima und Lebewelt. Inaug.-Dissert. Marburg 1910.

Al-Bekrī, Abū ʿObejd ʿAbdallāh ibn ʿAbd al-ʿAzīz, Kitāb muʿǧam mā istaʿǧama, hg. v. F. Wüstenfeld. Göttingen 1876—1877.

Beneyton, A., Mission d'études au Yémen, La Géographie XXVIII (1913), S. 201—219.

— Railway Surveys in the Yemen, GJ. XLIII (1914), S. 66—68.
(Referat über Beneytons Artikel in La Géographie.)

Bent, J. Th., The Hadhramut: A Journey in Southern Arabia, The Nineteenth Century XXXVI (1894), S. 419—437.

— Expedition to Hadhramut, GJ. IV (1894), S. 315—333, 457, 458.

— The Exploration of Hadramout in Southern Arabia, Rep. of the LXIV meeting of the Brit. Assoc. for the advancem. of science (1894), S. 354—358. On the Natives of the Hadramout, ebenda S. 786.

— The land of Frankincense and myrrh, the Nineteenth Century XXXVIII (1895), S. 596 bis 613.

— The Exploration of Southern Arabia, Rep. LXV meeting of the Brit. Assoc. for the advancem. of science (1895), S. 491—496. The People of Southern Arabia, ebenda S. 835.

Bent, J. Th., Hadhramut: Exploration in the Yafei and Fadhli Courtries, GJ. XII (1898), S. 41—63.

— Southern Arabia by Th. Bent and Mrs. Theodore Bent with a portrait, maps, and illustration. London, Smith, Elder & Co., 1900.

Van den Berg, L. W. C., Le Ḥadhramout et les Colonies arabes dans l'Archipel Indien Batavia 1886.

Bethge, O., Das Klima Arabiens, Programm vom Schuljahre 1890—1891 der Realschule in der Hedwigstraße. Cassel 1891.

Bittner, M. und W. Tomaschek, W., Die topographischen Capitel des indischen Seespiegels Moḥîṭ, Vasco da Gama-Festschrift. Wien 1897.

Bittner, M., Studien zur Laut- und Formenlehre der Mehri-Sprache in Südarabien I—V, SBWA. CLXII/$_5$ (Wien 1909), CLXVIII/$_2$ (Wien 1911), CLXXIV/$_4$ (Wien 1914), CLXXVI/$_1$ (Wien 1914), CLXXVIII/$_{2, 3}$ (Wien 1915).

— Vorstudien zur Grammatik und zum Wörterbuche der Soqoṭri-Sprache I—II, SBWA. CLXXIII/$_4$ (Wien 1913), CLXXXVI/$_4$ (Wien 1918).

— Studien zur Šḫauri-Sprache in den Bergen von Ḍofâr am Persischen Meerbusen I—III, SBWA. CLXXIX/$_{2, 4, 5}$ (Wien 1915—1917).

— Charakteristik der Šḫauri-Sprache in den Bergen von Ḍofâr am Persischen Meerbusen, Anzeiger Akad. Wien L (1913) Nr. IX, S. 81—94.

— Vorstudien zur Grammatik und zum Wörterbuche der Soqoṭri-Sprache I, Anzeiger Akad Wien L (1913) Nr. IX, S. 94—97.

— Charakteristik der Sprache der Insel Soqoṭra, Anzeiger Akad. Wien LV (1918) Nr. VIII, S. 48—83.

— Neues Mehri-Materiale aus dem Nachlasse des Dr. Wilhelm Hein, WZKM. XXIV (1910), S. 70—93.

Botta, P. E., Relation d'un voyage dans l'Yémen entrepris en 1837 pour le muséum d'historie naturelle de Paris par Paul-Émile Botta précédée d'une notice sur l'auteur par Ch. Levavasseur Paris 1880.

Breasted, J. H., Ancient Records of Egypt historical documents from the earliest times to the Persian conquest, collected, edited, and translated with commentary. I the first to the seventeenth dynasties. Chicago 1906.

Burchardt, H., Reiseskizzen aus dem Yemen, ZGE. 1902, S. 593—610.

Aus dem Jemen. Hermann Burchardts letzte Reise durch Südarabien bearbeitet von E. Mittwoch mit 28 Tafeln nach Aufnahmen Hermann Burchardts. Festgabe für den vierten deutschen Orientalistentag in Hamburg. Deutsche morgenländische Gesellschaft. Leipzig 1927.

Mr. G. W. Bury's, Proposed Expedition in South Arabia, GJ. XXXIII (1909), S. 87. Mr. G. W. Bury's Expedition to South Arabia, GJ. XXXIV (1909), S. 86.

Abdullah Mansûr (G. Wyman Bury), The Land of Uz. With illustrations. London, Macmillan & Co., 1911.

Bury, G. W., Arabia Infelix or the Turks in Yamen. With illustrations and maps. London, Macmillan & Co., 1915.

Handschriftliches Material:

Expedition to Bêḥân (Bericht über seine Reise nach Baiḥân Nov. 1899 bis März 1900).

Recit de voyage mit Notes I und II.

Carter, H. J., A description of the Frankincense tree of Arabia, with remarks on the misplacement of the „Libanophorous Region" in Ptolemy's Geography, J. Bombay Br. RAS. II (1847), S. 380—390.

Charlesworth, M. P., Some Notes on the periplus Maris Erythraei, The classical Quarterly XXII (1928), S. 92—100.

*Charnay, P., Une excursion au Yémen, Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers XXIII (1899), S. 79—96.

Cosmas Indicopleustes, The christian Topography of—ed. by E. O. Winstedt. Cambridge 1909.

Craufurd, C., The Dhofar district, GJ. LIII (1919), S. 97—105.

Cruttenden, Ch. J., Narrative of a journey from Mokhá to Ṣan'á by the Ṭaríḳ-esh-Shám, or Northern Route, in July and August, 1836 JRGS. VIII (1838), S. 267—289.

*— Journal of an Excursion to Sanaa the Capital of Yemen, Proc. of Bombay Geogr. Soc. Sept. to Nov. 1838, S. 39—55.

*— Journal of an Excursion from Morebat to Dyraez the principal town of Dofar, Transact. of the Bombay Geogr. Soc. I, 1836—1838, (Bombay 1844), S. 184—188.

Deflers, A., Voyage au Yemen, Journal d'une excursion botanique faite en 1887 dans les montagnes de l'Arabie heureuse suivi du Catalogue des plantes recueillies, d'une Liste des principales espèces cutivées avec leurs noms arabes et de nombreuses déterminations barométriques d'altitude. Six planches. Paris 1889.

Delitzsch, Fr., Wo lag das Paradies? Biblisch-assyriologische Studie. Mit zahlreichen assyriologischen Beiträgen zur biblischen Länder- und Völkerkunde. Leipzig 1881.

— Im Lande des einstigen Paradieses, ein Vortrag, mit 52 Bildern, Karten und Plänen. Stuttgart 1903.

Derenbourg, J. et H., Études sur l'épigraphie du Yémen, I—IV, JA. VII. sér. tom. XIX (1882), S. 361—394; V, JA. VIII. sér. tom. II (1883), S. 229—277.

Dirksen, H. E., Über ein, in Justinianus Pandekten enthaltenes, Verzeichnis ausländischer Waren, von denen eine Eingangssteuer an den Zollstätten des römischen Reiches erhoben wurde. Philol. u. hist. Abh. d. kgl. Akad. d. Wiss. zu Berlin 1843 (Berlin 1845), S. 59—108.

Doughty, Ch., Documents épigraphiques recueillis dans le nord de l'Arabie. Paris 1884.

Erman, A., Ägypten und ägyptisches Leben im Altertum, 2 Bände. Tübingen 1885.

Euting, J., Nabatäische Inschriften aus Arabien. Berlin 1885.

— Tagebuch einer Reise in Innerarabien I. Teil. Leiden 1896. II. Teil herausgegeben von E. Littmann, Leiden 1914.

Faurot, Sur les sédiments quarternaires de l'île de Kameran, Bulletin de la Société géologique de France 1887/88.

Fischer, Th., Die Dattelpalme, ihre geographische Verbreitung und culturhistorische Bedeutung. Eine verspätete Gabe zu Karl Ritter's hundertjähriger Geburtstagsfeier. Mit zwei Karten. Ergänzungsheft Nr. 64 zu „Petermann's Mitteilungen". Gotha 1881.

Flückiger, F. A., Pharmakognosie des Pflanzenreiches. Mit einem geschichtlichen Anhange[3]. Berlin 1891.

Fuad-Bei, Mehemed Raif, Land und Leute im heutigen Jemen, PM. LVIII (1912), S. 115—118, 179—181.

Clermont Ganneau, C., Un Sacrifice à ʿAthtar. Bas-relief avec inscription himyarite nouvellement découvert, JA. VI, sér. tom. XV (1870), S. 302—329.

Geyer, R., Zwei Gedichte von al-'Aʿšâ I. Mâ bukâ'u. SBWA. CXLIX/6 (1905).

— Rassenanschauungen im alten Arabien. Sitzungsberichte der Anthropologischen Gesellschaft in Wien. Jahrgang 1912/13, S. 59.

Glaser, E., Meine Reise durch Arḥab und Hâschid, PM. XXX (1884), S. 170—183, 204 bis 213.

Glaser, E., Die Kastengliederung im Jemen, Ausland LVIII (1885), S. 201—205.

— Die Sternkunde der südarabischen Kabylen, SBWA. math.-naturw. Cl. XCI/II (1885), S. 89—99.

— Mittheilungen über einige aus meiner Sammlung stammende sabäische Inschriften nebst einer Erklärung in Sachen der D. H. Müllerschen Ausgabe der Geographie Al Hamdânî's. Prag 1886.

— Von Ḥodeida nach Ṣan'â vom 24. April bis 1. Mai 1885. Aus dem Tagebuch des Forschungsreisenden Eduard Glaser, PM. XXXII (1886), S. 1—10, 33—48.

— Über meine Reisen in Arabien, Vortrag. MGGW. XXX (1887), S. 18—28, 77—86.

— Skizze der Geschichte Arabiens von den ältesten Zeiten bis zum Propheten Muḥammad, ausschließlich nach inschriftlichen Quellen. I. Heft. München 1889, F. Straub.

— Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens von den ältesten Zeiten bis zum Propheten Muḥammad nebst einem Anhange zur Beleuchtung der Geschichte Abessyniens im 3. und 4. Jahrhundert n. Chr. auf Grund der Inschriften, der Angaben der alten Autoren und der Bibel II, Berlin 1890, Weidmannsche Buchhandlung.

— Die Goldländer Punt und Sasu im Somâlilande, Ausland, LXIII (1890), Nr. 27, S. 521 bis 528.

— Bemerkungen zur Geschichte Altabessiniens und zu einer sabäischen Vertragsinschrift. Saaz 1894.

— Die Abessinier in Arabien und Afrika, auf Grund neuentdeckter Inschriften. München 1895.

— Zwei Inschriften über den Dammbruch von Mârib, MVAG. VI (1897), S. 360—488.

— Der Damm von Marib, ÖMFO. XXIII (1897), S. 126—128.

— Punt und die südarabischen Reiche, MVAG. IV (1899), S. 51—122.

— Das Weihrauchland und Sokotra historisch beleuchtet, Beil. zur Münchner Allg. Zeitung Nr. 120, 121 (1899).

— Altjemenische Nachrichten 1908—1910. München, H. Lukaschik, ausgegeben 1910.

Eduard Glasers Reise nach Mârib, hg. von D. H. v. Müller und N. Rhodokanakis, nebst 4 kartographischen und topographischen Beilagen und 3 Skizzen der Dammbauten bei Mârib. Sammlung Eduard Glasers I. Wien 1913.

Handschriftliches Material aus E. Glasers Nachlaß:

Inschriftenwerk (vgl. O. Weber in MVAG. XXVIII/2 [1923], S. III),

Tagebuch I ('Aden-Ṣan'ā' 1892),

„ II („ „ 1887),

„ VI (Ṣan'ā'-'Aden 1888),

„ VII (Jerīm-'Aden 1886),

„ VIII (Ṣan'ā'-Jerīm 1886),

„ X (el-Ḥodejda-Ṣan'ā' und zurück 1884),

„ XI (Reise nach den Mašāriq von Ṣan'ā', Mārib etc. vom 17. März 1888 Abends bis 24. April 1888),

„ XVI Großes Skizzenbuch mit Kartenskizzen.

Archaelogische Forschungen im Jemen 1883,

Astronomische „ „ „ „

Geographische „ Jemen 1883/84,

Ostjemen und Nordḥaḍramaut.

Giuffrida-Ruggeri, V., Affinità antropologiche fra Etiopici e Arabi meridionali, Annuario del R. Istituto Orientale di Napoli 1919/20.

De Goeje, M. J., Bibliotheca geographorum arabicorum, 8 Bände. Leiden 1870—1894.

De Goeje, M. J., Hadhramaut, Revue Colon. Intern. II (1906), S. 110—133.

— Zum internationalen Handelsverkehr im Mittelalter, Intern. Wochenschr. 1907, S. 1143 bis 1148.

Goldziher, J., Die Handwerke bei den Arabern, Globus LXVI (1894), S. 203—205.

Gottlieb, Th., K. k. Hofbibliothek, Bucheinbände. Wien 1910.

Grießbauer, L., Die internationalen Verkehrs- und Machtfragen an den Küsten Arabiens, Schrift. Deutsch-Asiat. Ges., Heft 4 (1907).

Griffini, E., Il poemetto di Qudam ben Qādim nuova versione della saga jemenica del reggente ʿAbd Kulāl (400—480 di Cristo) testo arabo con introduzione, ïnterpretatione e note con tre tavole, Rivista degli Studi Orientali VII (1916), S. 293—363.

Grisebach, A., Die Vegetation der Erde nach ihrer klimatischen Anordnung. Ein Abriß der vergleichenden Geographie der Pflanzen. Leipzig 1872.

Grohmann, A., Göttersymbole und Symboltiere auf südarabischen Denkmälern, mit 197 Abbildungen im Texte, DWA. LVIII/$_1$ (1914).

— Artikel Mapharitis in Pauly-Wissowa-Kroll, Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft, neue Bearbeitung, XIV, Sp. 1403—1413.

Hahn, E., Die Weltstellung Yemens, Geogr. Zeitschr. IX (1903), S. 657—666.

Haig, F. T., A Journey through Yemen, PRGS. IX (1887), S. 479—490.

Halévy, J., Rapport sur une mission archéologique dans le Yémen, JA. VI. sér. tom. XIX (1872), S. 1—98.

— Voyage au Nedjran, BSG. VI. sér. tom. VI (1873), S. 5—31, 249—273, 581—606, tom. XIII (1877), S. 466—479.

Al-Hamdānī, Abū Muḥammed al-Ḥasan ibn Aḥmed ibn Jaʿqūb, Ṣifa Ğezīrat al-ʿArab, hg. v. D. H. Müller. Leiden 1884—1891.

— Iklīl VIII (teilweise herausgegeben bei D. H. Müller, Die Burgen und Schlösser Südarabiens I, S. 377—422, II, S. 1035—1050, und Südarabische Altertümer im Kunsthistorischen Hofmuseum, S. 80—95, Handschrift Cod. Arab. Spitta 16 (Universitätsbibliothek in Straßburg).

I. D. 1128. A Handbook of Arabia, volume I General compiled by the Geographical Section of the Naval Intelligence Division, Naval Staff, Admiralty London.

Hann, J. v., Handbuch der Klimatologie.[3] Stuttgart 1908—1911 (in Bibliothek geographischer Handbücher, begründet von Fr. Ratzel, Neue Folge).

— Ergebnisse aus Dr. E. Glasers meteorologischen Beobachtungen in Ṣanʿâ, SBWA. math.-nat. Cl. CXX (1911), Abt. II a, S. 1833—1896.

Harris, W. B., A journey through the Yemen, and some general remarks upon that country, with map and illustr. London 1893.

Hartmann, M., Die arabische Frage mit einem Versuche der Archäologie Jemens, Der islamische Orient, Berichte und Forschungen II. Leipzig 1909.

— Südarabisches VII, OLZ. XI (1908), Sp. 173—179.

Hein, W., Vorläufiger Bericht über dessen Reise nach Aden und Gischin, Anzeiger der kais. Ak. Wiss. Wien, phil.-hist. Cl. XXXIX (1902), S. 107—117. Vgl. ebenda 81—85 mit D. H. Müllers Artikel über Weihrauch.

— Ein Beitrag zur Statistik Südarabiens (Tabellen zur Statistik von Gischin im Mahralande), MGGW. XLVI (1903), S. 219—264.

— Südarabische Itinerare, MGGW. LVII (1914), S. 32—58.

Ḥilmī, Ibrāhīm, Mamālik-i-ʿOṯmānijje Ǧēb Aṭlasy, Constantinopel 1323 d. H.

Hilprecht, H. W., Die Ausgrabungen in Assyrien und Babylonien. I. Teil. Bis zum Auftreten De Sarzecs mit 50 Abbildungen und einer Karte. Leipzig 1904.

Hirsch, L., A journey in Hadramaut, GJ. III (1894), S. 196—205.

Hirsch, L., Ein Aufenthalt in Makalla (Südarabien), Globus LXXII (1897), S. 37—40.
— Reisen in Süd-Arabien, Mahraland und Hadramūt. Mit Karte. Leiden 1897.
— Neue Wanderungen in Yemen, Globus LXXIV (1898), S. 204—208, 221—229.
Hogarth, D. G., The penetration of Arabia. A record of the development of Western knowledge concerning the Arabian peninsula. London 1905.
Hommel, F., Über das Wort Wein im Südsemitischen und insbesondere die Sabäische Inschrift. Glaser Nr. 12, ZDMG. XLIII (1889), S. 653—663.
— Ägypten in den südarabischen Inschriften, Aegyptiaca, Festschrift für Georg Ebers zum 1. März 1897, S. 25—29.
— Aufsätze und Abhandlungen zur Kunde der Sprachen, Literaturen und der Geschichte des vorderen Orients, I (München 1890), II (München 1900).
— Grundriß der Geographie und Geschichte des Alten Orients. 1. Hälfte. Ethnologie des alten Orients. Babylonien und Chaldäa. München 1904 (Handbuch der klassischen Altertumswissenschaft, herausg. v. Ivan v. Müller, Bd. III, 1. Abt., 1. Hälfte). Fortgesetzt mit dem Titel: Ethnologie und Geographie des alten Orients, ebenda München 1926.
Hrozný, Fr., Das Getreide im alten Babylonien, Ein Beitrag zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des alten Orients, SBWA. Bd. CLXXIII/$_1$ (1914).
Hunter, F. M., An Account of the British Settlement of Aden in Arabia. London 1877 (Ergänzungsband zu W. W. Hunter's Imperial Gazetteer of India).
Ibn al-Faqīh, Abū Bekr Aḥmad ibn Muḥammad al-Hamadānī, Kitāb al-Buldān, hg. v. M. J. de Goeje, Bibl. geogr. arab., V. Leiden 1885.
Ibn Ǧubajr, Riḥla ed. W. Wright. Leiden 1852.
— Ibn Giobeir, Viaggio in Ispagna etc. trad. da C. Schiaparelli. Roma 1906.
Ibn Ḫordāḏbeh, Abu'-l-Qāsim ʿObajdallāh ibn ʿAbdallāh, Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik. hg. v. M. J. de Goeje, Bibl. geogr. arab., VI. Leiden 1889, pp. 1—183.
Ibn Isḥāq, Muḥammed, Kitāb sīrat rasūl Allāh, hg. v. ʿAbd al-Malik ibn Hišām, ed. F. Wüstenfeld, Göttingen 1858—1860.
Ibn Manẓūr al-Anṣārī al-Ḫazraǧī al-Ifrīqī, Ǧemāl ad-Dīn Abu 'l-Faḍl Muḥammad b. Mukarram b-ʿAlī, Lisān al-ʿArab. 20 Bde., Būlāq 1300—1307 d. H.
Ibn Rosteh, Abū ʿAlī Aḥmad ibn ʿOmar, Kitāb al-'Aʿlāq an-Nafīsa, hg. v. M. J. de Goeje. Bibl. geogr. arab., VII. Leiden 1892, pp. 1—229.
Al-Idrīsī, Abū ʿAbdallāh Muhammed ibn Muhammed ibn ʿAbdallāh ibn Idrīs aš-Šarīf. Kitāb nuzhat al-Muštāq fi-'ḫtirāq al-Āfāq, übers. v. P. A. Jaubert: Géographie d'Édrisi traduite de l'arabe en français d'après deux manuscrits de la Bibliothèque du Roi et accompagnée de notes, Recueil de voyages et de mémoires publié par la Société de Géographie, Vols. V, VI. Paris 1836—1840.
Al-Iṣṭaḫrī, Abū Isḥāq Ibrāhīm ibn Muḥammad al-Fārisī, Kitāb Masālik al-Mamālik, hg. v. M. J. de Goeje, Bibl. georg. arab., I. Leiden 1870.
Jahn, A., Die Mehri-Sprache in Südarabien, Texte und Wörterbuch, Kaiserliche Akademie der Wissenschaften, Südarabische Expedition III. Wien 1902.
— Grammatik der Mehri-Sprache in Südarabien, SBWA. CL/$_6$ (1905).
Al-Jaʿqūbī, Aḥmed ibn abi Jaʿqūb ibn Wāḍiḥ al-Kātib, Kitāb al-Buldān, hg. v. M. J. de Goeje, Bibl. georg. arab., VII. Leiden 1892, pp. 231—373.
Jāqūt ibn ʿAbdallāh ar-Rūmī, Kitāb muʿǧam al-Buldān, hg. v. F. Wüstenfeld. Leipzig 1866—1873.
Jeremias, A., Das alte Testament im Lichte des alten Orients. Dritte (deutsche) völlig neu bearb. Aufl. mit 306 Abb. u. 2 Karten u. ausführlichen Motiv- u. Sachregistern. Leipzig 1916.

Jeremias, A., Handbuch der altorientalischen Geisteskultur. Mit 215 Bildern nach d. Monumenten u. zwei Sternkarten. Leipzig 1913.

Jomard, M., Études géographiques et historiques sur l'Arabie. Paris 1839. (In „Histoire sommaire de l'Égypte sous le gouvernement de Mohammed-Aly" par M. Félix Mengin), S. 215 ff.

Kahlenberg, C., Der Handel mit Perlen und Perlmutterschalen im Roten Meere, ÖMFO. X (1884), S. 86 f.

— Djedda und Hodeidah, ÖMFO. XI (1885), S. 127—130.

Cassels Kay, H., Yaman its early mediaeval History by Najm ad-Din' Omārah al- Ḥakami also the abridged history of its Dynasties by Ibn Khaldūn and an account of the Karmathians of Yaman by Abu ʿAbd allah Baha ad-Din al-Janadi. London 1892.

Karabacek, J. v., Papyrus Erzherzog Rainer, Führer durch die Ausstellung mit 20 Tafeln und 90 Textbildern. Wien 1894.

Keane, A. H., The Gold of Ophir Whence brought and by Whom? London 1901 (vgl. Athenäum 1902, I, S. 389—391).

Kiepert, H., Schapira's Reise in Jemen, Globus XXXVIII (1880), S. 183—186.

Kleist, v., England in Arabien, Geogr. Zeitschr. XII (1906), S. 425—439.

Köhler's Medizinal-Pflanzen in naturgetreuen Abbildungen mit kurz erläuterndem Text, II, mit 115 Tafeln in Farbendruck. Gera-Untermhaus.

Köster, A., Seefahrten der alten Ägypter, Meereskunde, Sammlung volkstümlicher Vorträge usw., hg. v. Institut für Meereskunde zu Berlin, $XIV/_9$. Berlin 1925.

Kohl, Franz Friedrich, Zoologische Ergebnisse der Expedition der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften nach Südarabien und Sokótra im Jahre 1898—1899. Hymenopteren, DWA. math.-nat. Cl. LXXI (1906), S. 169—301.

Kohler, J., und Ungnad, A., Hundert ausgewählte Rechtsurkunden aus der Spätzeit des babylonischen Schrifttums von Xerxes bis Mithridates, II (485—493 v. Chr.). Leipzig 1911.

Kornemann, E., Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien, Festschrift zu C. F. Lehmann-Haupts sechzigstem Geburtstage. Janus I (Wien 1921), S. 55 ff.

Kossmat, F., Geologie der Inseln Sokótra, Sémḥa und ʿAbd el Kûri, DWA. math.-nat. Cl. LXXI (1907), S. 1—62.

Kowalski, Th., Der Dīwān des Ḳais ibn al Ḫaṭīm, hg. übers., erklärt und mit einer Einleitung versehen. Leipzig 1914.

Krall, J., Studien zur Geschichte des alten Ägypten I—IV (I, SBWA. $XCVIII/_3$ [1881], S. 835—912, II ebenda CV [1884], S. 329—426, III ebenda CXVI [1888], S. 631—710, IV ebenda CXXI [1890], 9. Abh.).

Kremer, A. v., Über die Südarabische Sage. Leipzig 1866.

— Culturgeschichte des Orients unter den Chalifen, I (Wien 1875), II (Wien 1877).

— Über das Einnahmebudget des Abbasiden-Reiches vom Jahre 306 H. (918—919) mit drei Tafeln, DWA. XXXVI (1887).

Krumpholz, H., Eduard Glasers astronomische Beobachtungen im Jemen im Jahre 1883, SBWA. math.-nat. Cl. CXX, Abt. II a (1911), S. 1897—1935.

De Lacy O'Leary, Arabia before Muhammad, Trubners Oriental Series. London 1927.

Lamare, P., L'Arabie heureuse: le Yémen, La Géographie XLII (1924), S. 1—24.

Landberg, C., Graf, Arabica III (Leiden 1895), IV (Leiden 1897), V (Leiden 1898).

— Études sur les dialectes de l'Arabie méridionale I, Ḥadramoût (Leiden 1901), II Daṯînah (Leiden 1905—1913).

Langer, S., Irrfahrten an der Südarabischen Küste, Ausland LV (1882), Nr. 18, S. 352 f.

— Meine Reise nach Sanʿâ, Ausland LV (1882), Nr. 39, S. 761—768.

La Roque, J. de, Voyage de l'Arabie heureuse. Paris 1716.

*Le Roy, D'Aden à Zanzibar. Un coin de l'Arabie heureuse. Tours 1894.

Lieblein, J., Handel und Schiffahrt auf dem rothen Meere in alten Zeiten. Christiania 1886.

Lisān al-ʿArab, siehe Ibn Manẓūr.

*Little, O. H., The Geography and geology of Makalla (South Arabia) XI u. 250 S. with maps and 35 fine plates. Cairo 1925. (Geological Survey of Egypt.)

*— Geographical results of an expedition to Makalla, South Arabia, Compte Rendu Congrès Internat. de Géograhie Cairo III, S. 108—115 mit Karten.

*Lloyd, R. E., The Geology of the Aden Hinterland, Records of the Geological Survey of India. XXXVIII. Kalkutta 1910, S. 313—320 mit Abb. und Karten.

Löw, J., Karpas, ZA. XXIX (1915), S. 247—264.

Loftus, Will. Kennett, Travels and Researches in Chaldaea and Susiana in 1849—1852. London 1857.

Lorenz, L. v., und Hellmayr, C. E., Beitrag zur Ornis Süd-Arabiens, DWA. math.-nat. Cl. LXXI (1907), S. 103—121.

Maltzan, H. Freih. v., Reise nach Südarabien und geographische Forschungen im und über den südwestlichen Theil Arabiens. Mit einer Karte. Braunschweig 1873.

Manzoni, R., El Yèmen, tre anni nell' Arabia felice. Escursioni fatte dal Settembre 1877 al Marzo 1880. Roma 1884.

al-Maqrīzī, Abu'l-ʿAbbās Aḥmad b. ʿAlī b. ʿAbd al-Qādir b. Muḥammad al-Ḥusajnī Taqī ad-Dīn: Al-Makrizi, Historia monetae arabicae e codice escorialensi . . . nunc primum edita, versa et illustrata ab Olao Gerhardo Tychsen Rostochii 1797.

— Takieddin al Makrizi tractatus de legalibus Arabum ponderibus et mensuris . . . edidit Olaus Gerhardus Tychsen Rostochii 1800.

Maqrizii „de Valle Hadramaut" libellus arabice editus et illustratus Pavl Berlin Noskovijj, Dissertatio Bonnae C. Georgii 1866.

*Marchand, H., Les questions d'Arabie le Yémen, Mascate et Koweit, Quest. Dipl. Col. XV nº 339, S. 397—407.

Maspero, G., Les stationes anciennes entre Coptos et Bérénice, Annales du service des Antiquités de l'Égypte III (1902), S. 193—197.

al-Masʿūdī, Abu' l-Ḥasan ʿAlī b. al-Ḥusajn, Murūǧ aḏ-Ḏahab wa-maʿādin al-ǧawāhir, hg. u. übers. v. C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille mit dem Titel Les prairies d'or. 9 Bde. Paris 1861—1877.

— Kitāb at-Tanbīh wa'-l-Išrāf, hg. v. M. J. de Goeje, Bibl. geogr. arab., VIII. Leiden 1894.

Mayer, E., Der minäische Karawanenhandel in der Perserzeit, ZA. XI (1896), S. 327—329.

Memdūh, Jemen Iṣlāḥāty we-baʿḏi muṭāleʿāt, Constantinopel 1324 d. H.

Mez, A., Die Renaissance des Islâms. Heidelberg 1922.

Miles, S. B., and W. Münzinger, Account of an Excursion into the Interior of Southern Arabia, JRGS. XLI (1871), S. 210—245.

Miles, S. B., On the Neighbourhood of Bundur Marayah, JRGS. XLII (1872), S. 61—76.

— Journal of an excursion in Oman, in South Arabia, GJ. VII (1896), S. 522—537.

Miles, Colonel, Forschungsreise in Oman, Südostarabien, Globus LXX (1896), S. 65 f.

Miller, K., Weltkarte des Castorius genannt die Peutingersche Tafel, in den Farben des Orig. hg. u. eingeleitet. Ravensburg 1888.

Millingen, Ch., Notes of a Journey in Yemen, JRGS. XLIV (1874), S. 118—126.

Mommsen, Th., Römische Geschichte V, Die Provinzen von Caesar bis Diocletian. Mit zehn Karten von H. Kiepert[5], Berlin 1904.

Montgomery, J. A., Arabia to day, Journ. of the American Oriental Society XLVII_2 (1927), S. 87—132.

Mordtmann, J. H., Himjarische Glossen bei Plinius, ZDMG. XXX (1876), S. 320—324.

— Himjarische Inschriften und Altertümer in den Königlichen Museen zu Berlin. Mit 7 Tafeln. In Königliche Museen zu Berlin, Mitteilungen aus den Orientalischen Sammlungen VII. Berlin 1893.

*Mordtmann, J. H. und E. Mittwoch, Rathjens-v. Wissmann, Südarabien-Reise, Bd, 1. Sabäische Inschriften, mit Abbildungen und Karten, Hamburg 1931 (Hamburgische Universität, Abhandlungen aus dem Gebiete der Auslandskunde, Bd. 36, Reihe B, Bd. 17).

Moritz, B., Arabien, Studien zur physikalischen und historischen Geographie des Landes mit 2 Karten und 38 Abbildungen auf 22 Tafeln. Hannover 1923.

Müller, D. H., Südarabische Studien, SBWA. phil.-hist. Cl. LXXXVI (1877), S. 103—182.

— Die Burgen und Schlösser Südarabiens nach dem Iklîl des Hamdânî I, SBWA. phil.-hist. Cl. XCIV (1879), S. 335—423; II, ebenda XCVII (1881), S. 955—1050.

— Ein neues sabäisches Räucherfaß, ÖMFO. XI (1885), S. 158.

— Epigraphische Denkmäler aus Arabien. (Nach Abklatschen und Copien des Herrn Professor Dr. Julius Euting in Straßburg, mit 12 Tafeln), DWA. XXXVII/$_2$ (1889).

— Die Mehri- und Soqoṭri-Sprache I, Texte, Kaiserliche Akademie der Wissenschaften, Südarabische Expedition IV. Wien 1902.

— Die Mehri- und Soqoṭri-Sprache II, Soqoṭri-Texte, Kaiserliche Akademie der Wissenschaften, Südarabische Expedition VI. Wien 1905.

— Die Mehri- und Soqoṭri-Sprache III, Šḫauri-Texte, Kaiserliche Akademie der Wissenschaften, Südarabische Expedition VII. Wien 1907.

— Mehri- und Ḥaḍrami-Texte, gesammelt im Jahre 1902 in Gischin von Dr. Wilh. Hein, bearbeitet u. hg., Kaiserliche Akademie der Wissenschaften IX. Wien 1909.

— Die Formen qátlal und qátlil in der Soqoṭri-Sprache, Florilegium ou recueil de travaux d'érudition dédiés à Monsieur le Marquis Melchior de Vogüé à l'occasion du quatre-vingtième anniversaire de sa naissance 18 octobre 1909. Paris 1909, S. 445—455.

Müller, W. M., Asien und Europa nach altägyptischen Denkmälern mit einem Vorwort von G. Ebers, mit zahlreichen Abbildungen in Zinkotypie und einer Karte. Leipzig 1893.

— Studien zur vorderasiatischen Geschichte, MVAG. III (1898), S. 107—168.

Al-Muqaddasī, Abū ʿAbdallāh Muḥammed ibn Aḥmed, Kitāb Aḥsan at-Taqāsīm fi maʿrifat al-ʾAqālīm, hg. v. M. J. de Goeje, Bibl. geogr. arab., III. Leiden 1906.

Musil, A., Arabia Petraea I Moab, Topographischer Reisebericht mit 1 Tafel und 190 Abbildungen im Texte. Kaiserliche Akademie der Wissenschaften. Wien 1907.
II Edom, Topographischer Reisebericht, 1. Teil. Mit 1 Umgebungskarte von wâdi Mûsa (Petra) und 170 Abbildungen im Texte. Kaiserliche Akademie der Wissenschaften. Wien 1907; 2. Teil mit 1 Übersichtskarte des Dreiecknetzes und 152 Abbildungen im Texte. Kaiserliche Akademie der Wissenschaften. Wien 1908.
III Ethnologischer Reisebericht mit 62 Abbildungen im Texte. Kaiserliche Akademie der Wissenschaften. Wien 1908.

Ḳuṣejr ʿAmra, hg. durch die Kaiserliche Akademie der Wissenschaften in Wien, I. Textband. Wien 1907. S. 124—128 auf Südarabien bezüglich.

— The Northern Ḥeǧâz a topographical Itinerary, American Geographical Society, Oriental Explorations and Studies No. 1 ed. by J. K. Wright, New York 1926.

Newberry, Percy E., The Shepherd's crook and the so-called "flail" or scourge of Osiris, The Journ. of Egyptian Archaeology XV (1929), S. 88—94.

Niebuhr, Carsten, Beschreibung von Arabien aus eigenen Beobachtungen und im Lande selbst gesammelten Nachrichten. Kopenhagen 1772.

Niebuhr, Carsten, Reisebeschreibung nach Arabien und anderen umliegenden Ländern. Kopenhagen 1774.

Nielsen, Ditlef, Neue Katabanische Inschriften und der Vokalbuchstabe ה im Minäischen, MVAG. XII (1906), S. 247—316.

— Handbuch der altarabischen Altertumskunde in Verbindung mit Fr. Hommel und Nik. Rhodokanakis, hg. v. Ditlef Nielsen mit Beiträgen von A. Grohmann und E. Littmann I, Die altarabische Kultur mit 76 Abbildungen. Kopenhagen 1927.

Nöldeke, Th., Beiträge zur Kenntnis der Poesie der alten Araber. Hannover 1864.

Pedersen, J., Der Eid bei den Semiten in seinem Verhältnis zu verwandten Erscheinungen sowie die Stellung des Eides im Islam, Studien zur Geschichte und Kultur des islamischen Orients. Zwanglose Beihefte zu der Zeitschrift „Der Islam", III. Straßburg 1914.

Pelikan, A., Petrographische Untersuchungen von Gesteinen der Inseln Sokótra, ʿAbd el Kûri und Sémḥa, DWA., math.-nat. Cl. LXXI (1907), S. 63—91.

Peters, C., Ophir, Nach den neuesten Forschungen. Berlin, Felber, 1908.

Pruessner, A. H., Date Culture in ancient Babylonia, The American Journal of Semitic Languages and Literatures XXXVI (1920), S. 223—230.

*Purcell, E. S., Myrrh and incense, The Antiquary XI (1885), S. 69—72.

Al-Qazwīnī, Zakarijāʾ ibn Muḥammad ibn Maḥmūd, Kitāb ʿağāʾib al-Maḫlūqāt, hg. v. F. Wüstenfeld, 2 Bde. Göttingen 1848—1849.

Rathjens, C., und Wissmann, H. v., Sanaa, eine südarabische Stadtlandschaft, ZGE. 1929, S. 329—353.

Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Trade of Jeddah, reports for the year 1890—1897.

Rhodokanakis, N., Der vulgärarabische Dialekt im Ḏofâr (Ẓfâr). I. Prosaische und poetische Texte, Übersetzung und Indices. Kaiserliche Akademie der Wissenschaften, Südarabische Expedition, VIII. Wien 1908.

— Zur Formenlehre des Mehri, SBWA. $CLXV/_1$ (1910).

— Der Grundsatz der Öffentlichkeit in den südarabischen Urkunden, SBWA. $CLXXVII/_2$ (1915).

— Studien zur Lexikographie und Grammatik des Altsüdarabischen I, II, SBWA. $CLXXVIII/_4$ (1915), $CLXXXV/_3$ (1917).

— Die Bodenwirtschaft im alten Südarabien, Anzeiger der philos.-hist. Kl. der Akademie der Wissenschaften in Wien, Jahrg. 1916, Nr. XXVI.

— Ḳatabanische Texte zur Bodenwirtschaft I, II, SBWA. $CXCIV/_2$ (1919), $CXCVIII/_2$ (1922).

— Die Inschriften an der Mauer von Koḥlān-Timnaç, SBWA . $CC/_2$ (1924).

— Altsabäische Texte I, SBWA. $CCVI/_2$ (1927).

— Die Sarkophaginschrift von Gizeh, Zeitschr. f. Semitistik II (1924), S. 113—133.

*Rihani, Ameen, Arabian Peak and Desert: Travels in al-Yaman. With 14 plates. London, Constable & Co., 1930.

Ritter, Karl, Erdkunde von Asien, Bd. VIII. Erste Abteilung: Die Halbinsel Arabien. Berlin 1846/47.

*Rossi, G. B., Nell'Yemen: impressioni di viaggio, note e ricordi, Roma, Unione cooperat. editrice 1906.

*— El-Yemen. Arabia Felix o Regio aromatum, Appunti di geografia, storia, usi e costumi, Torino Italia industriale Artistica di M. G. Rossi, 1927. 63 S. mit Taf.

Rossini, C. Conti, Sud-ar. asad = et. anbasā uomo d'arme, ZA. XXIV (1910), S. 337 bis 344.

— Sugli Ḥabašāt, RRAL. ser. V tom. XV (1906), S. 39—59.

Rossini, C. Conti, Dalle Rovine di Ausàn. Dedalo VII anno fasc. XII (1927), S. 727 bis 754.

— Storia d'Etiopia I. Dalle origini all' avvento della dinastia Salomonide in »Africa Italiana» collezione di monografie a cura del Ministero delle Colonie III. Milano 1928.

Rostowzew, M., Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch-römischen Ägypten, Archiv für Papyrusforschung IV (1908), S. 298—315.

Ruppin, A., Syrien als Wirtschaftsgebiet I und II. Berlin 1920.

Schmidt, F. F., Die Occupatio im islamischen Recht. Straßburg 1910.

Schmidt, H., Das Eisenbahnwesen in der Asiatischen Türkei. Mit einer Karte d. Eisenbahnen in der asiatischen Türkei. Berlin 1914.

Schmidt, W., Das südwestliche Arabien, mit zwei Kartenbeilagen und 13 Tabellen. Angewandte Geographie, IV. Serie, 8. Heft. Frankfurt a. M. 1913.

* — Das Gibraltar des Roten Meeres und die Bedeutung seiner Lage innerhalb des britischen Weltreiches. Geogr. Anzeiger XVIII (1917), S. 225—229.

Schulze, Erich, Edgar, Cheik-Saïd, ein aufgegebenes französisches Gibraltar, mit einer Kartenskizze 1 : 150.000, PM. 1913/I, S. 223—224.

Schumann, C., Kritische Untersuchungen über die Zimtländer. Ein Beitrag zur Geschichte der Geographie und des Handels mit 1 Karte. Ergänzungsheft Nr. 73 zu Petermanns Mitteilungen. Gotha 1883.

Schwager, Fr., Die katholische Heidenmission der Gegenwart im Zusammenhang mit ihrer großen Vergangenheit, III, Die Orientmission. Steyl (Rheinland) 1908.

Schwarzlose, F. W., Kitāb as-Silāḥ, Die Waffen der alten Araber aus ihren Dichtern dargestellt. Ein Beitrag zur arabischen Altertumskunde, Synonymik und Lexicographie nebst Registern. Leipzig 1886.

Schweiger-Lerchenfeld, Die Kaffee-Bezirke Jemens, ÖMFO. VII (1881), S. 24—29.

— Eine angebliche Besitzerwerbung der Pforte in Arabien, ÖMFO. VII (1881), S. 107—112.

Schweinfurth, G., Über seine Reise nach dem glücklichen Arabien, Verh. d. Ges. f. Erdkunde zu Berlin, XVI (1889), S. 298—308. Vgl. auch ebenda S. 225—228.

— Erinnerungen von einer Fahrt nach Sokotra, Westerm. ill. deutsche Monats-Hefte LXIX (1891), S. 603—626; LXX (1892), S. 29—53.

— Arabische Pflanzennamen aus Ägypten, Algerien und Jemen. Berlin 1912.

Schwenzner, W., Zum altbabylonischen Wirtschaftsleben, MVAG. XIX (1914/3).

Ulrich Jasper Seetzen's Reisen durch Syrien, Palästina, Phönizien, die Transjordan-Länder, Arabia Petraea und Unter-Aegypten, hg. und commentiert von F. Kruse in Verbindung mit D. Hinrichs, G. F. H. Müller und mehreren anderen Gelehrten, 4 Bände. Berlin 1854—1859.

— Dr. Seetzens Brief an J. v. Hammer, Fundgruben des Orients II. Wien 1811, p. 275 bis 284; S. 276 f. über Pferde und Esel im Jemen.

Sigismund, R., Die Aromata in ihrer Bedeutung für Religion, Sitten, Gebräuche, Handel und Geographie des Altertums bis zu den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung. Leipzig (Winter) 1884.

Snouck Hurgronje, C., Saʿd ès-Suwênî, ein seltsamer Walî in Ḥadhramôt, ZA. XXVI (1912), S. 221 ff.

— L'interdit séculier (rifgèh) en Hadhramôt, Rev. afr. XLIX (1905), S. 92—99.

*Spalding, H., Historical Scetch of the coaling station at Parim-Island. Liverpool 1890.

Sprenger, A., Die Post- und Reiserouten des Orients, mit 16 Karten nach einheimischen Quellen, Abhandlungen für die Kunde des Morgenlandes III/$_3$, Nr. 3. Leipzig 1864.

— Die alte Geographie Arabiens als Grundlage der Entwicklungsgeschichte des Semitismus. Mit einer lithographierten Karte. Bern 1875.

Direction Générale des Contributions Indirectes Statistique du Commerce extérieur de l'Empire ottoman pendant l'année 1329 (1913—1914). Constantinopel Imprimerie „Osmanié“ 1331 (= 1916).

Steindachner, F., Fische aus Südarabien und Sokótra, DWA., math.-nat. Cl., LXXI (1907), S. 123—168.

Steiner, J., Bearbeitung der von O. Simony 1898 und 1899 in Südarabien, auf Sokótra und den benachbarten Inseln gesammelten Flechten, DWA., math.-nat. Cl., LXXI (1907), S. 93—102.

Stevens, G. J., Report on the Country around Aden, JRGS. XLIII (1873), S. 295—309.

Storey, C. A., The Fākhir of al-Mufaḍḍal Ibn Salama, edited from manuscripts at Constantinople and Cambridge. Leiden 1915.

Stuhlmann, F., Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, Hamburgische Forschungen, wirtschaftliche und politische Studien aus hanseatischem Interessengebiet, hg. von K. Rathgen und F. Stuhlmann I. Hamburg 1916.

Sueß, E., Das Antlitz der Erde 3 I. Wien 1908.

Tarn, W. W., Ptolemy II and Arabia, The Journal of Egyptian Archaeology XV (1929), S. 9—25.

Tipper, G. H., Notes on Upper Jurassic Fossils collected by Captain Lloyd, near Aden, Records of the Geological Survey of India XXXVIII (Kalkutta 1910), S. 336—340 (mit Pl. 35 f.).

Tončić, Dr. Dušan, Edler v. Sorinj, Handelsverhältnisse in Oman und im Persischen Golf, ÖMFO. XLI (1915), Nr. 5—8, S. 201—211.

Vierhapper, F., Beiträge zur Kenntnis der Flora Südarabiens und der Inseln Sokótra, Sémḫa und ʿAbd el Kûri, DWA., math.-nat. Cl., LXXI (1907), S. 321—490 (mit 17 Tafeln).

Vollers, K., Über Rassenfarben in der arabischen Literatur, Centenario della nascita di Michele Amari. Scritti di filologia e storia araba; — di geografia, storia, diritto della Sicilia medievale etc. Palermo 1910, I, S. 84—95.

Vredenburg, E. W., Petrological notes on the rocks collected by Captain R. E. Lloyd, near Aden, Records of the Geological Survey of India XXXVIII (Kalkutta 1910), S. 321—335 (mit Pl. 34).

Wachs, O., Die Weltstellung Arabiens, Asien VIII (Berlin 1908/9), S. 1—4, 20—24.

al-Wāsiʿī, ʿAbd al-Wāsiʿ b. Jaḥjā al-Jamānī, Taʾrīḫ al-Jaman al-Musammā furǧat al-Humūm wa-ʾl-Ḥazan fī ḥawādiṯ wa-taʾrīḫ al-Jaman, Cairo 1346 (Maṭbaʿa Salafīja).

*Wavell, A. J. B., A modern pilgrim in Mecca and a siege in Sanaa, 352 S. mit Karten. Boston 1913.

Weber, O., Studien zur südarabischen Altertumskunde III, MVAG. XII/2 (1907).

— Forschungsreisen in Süd-Arabien bis zum Auftreten Eduard Glasers, Der alte Orient VIII (1907), Heft 4.

— Eduard Glasers Forschungsreisen in Südarabien, Der alte Orient X (1909), Heft 2.

*Weiß-Sonnenburg, H., Zur verbotenen Stadt Sanaa, eine Reise von Abessinien nach Arabien. Berlin 1928.

Wellsted, J. R., Report on the Island of Socótra, JASB. IV (1835), S. 138—166.

— Narrative of a Journey from the Tower of Bá-ʾl-ḥaff, on the Southern Coast of Arabia, to the Ruins of Naḳab al Ḥajar, in April 1835. JRGS. VII (1837), S. 20—34.

— Travels to the City of the Caliphs . . . . . . and a voyage to the coast of Arabia. 2 vol. London 1840.

J. R. Wellsteds Reisen in Arabien. Deutsche Bearbeitung, hg. mit berichtigenden und erläuternden Anmerkungen und einem Exkurs über himjaritische Inschriften von E. Rödiger, 2 Bände. Halle 1842.

Wessely, C., Griechische Zauberpapyri von Paris und London, DWA. XXXVI (1888), 2. Abteilung, S. 27—208.

— Studien zur Palaeographie und Papyruskunde XVII. Leipzig 1917.

Wiedemann, E., Beiträge zur Geschichte der Naturwissenschaften XXX, Zur Mineralogie im Islam, Sitzungsber. d. phys.-med. Sozietät in Erlangen XLIV (1912), S. 205—256.

— Beiträge zur Geschichte der Naturwissenschaften XLIX. Über von den Arabern benutzte Drogen, ebenda XLVIII (1916), S. 16—60.

Wilcken, U., Ein νομος τελωνικος aus der Kaiserzeit, Archiv für Papyrusforschung III (1906), S. 185—200.

Wilson, Sir Arnold T., The Persian Gulf, an historical sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth century. Oxford 1928.

Winckler, H., Musri, Meluḫḫa, Maʿîn. Ein Beitrag zur Geschichte des ältesten Arabien und zur Bibelkritik, MVAG. III (1898), S. 1—56, 169—178.

Adolph von Wredes Reise in Ḥadhramaut, Beled Beny ʿYssà und Beled el Ḥadschar. Herausgegeben, mit einer Einleitung, Anmerkungen und Erklärung der Inschrift von ʿObne versehen von Heinrich Freiherrn von Maltzan. Nebst einer Karte und Faksimile der Inschrift von ʿObne. Braunschweig 1870.

Wüstenfeld, F., Jemen im XI. (XVII.) Jahrhundert. Die Kriege der Türken, die arabischen Imâme und die Gelehrten. Mit einem geographischen Anhange, Abh. d. Kgl. Gesellsch. d. Wissensch. zu Göttingen. XXXII (philolog.-hist. Cl.). Göttingen 1884.

The Statesman's Year-Book, Statistical and historical annual of the States of the world for the year 1927, ed. by M. Epstein, LXIV. London Macmillan & Co. 1927.

Yule, G. U., A Rock-cut Himyaritic Inscription on Jabal-Jehaf, in the Aden Hinterland, PSBA. XXVII (1905), S. 153—155.

Zehme, A., Arabien und die Araber seit hundert Jahren. Eine geographische und geschichtliche Skizze. Halle 1875.

Zwemer, S. M., Arabia, the cradle of Islam; studies in the geography, people and politics of the Peninsula with an account of Islam and missionwork. 2. ed. rev. Chicago 1901.

Kurze Mitteilungen ohne Autornamen.

Die Insel Perim und die Eingänge in das Rothe Meer PM. IV (1858), S. 163 f.

Die großen Wasser-Reservoirs in Aden PM. V (1859), S. 77.

Mocca und Hodeïda (Handel) ÖMFO. VIII (1882), S. 16.

Aden und Mocca ÖMFO. IX (1883), S. 19.

Österreichs Handel mit ʿAden ÖMFO. XI (1885), S. 197.

Mitteilung über Schekh Said und die Untersuchungen des Ing. Caspari im Auftrage der Franz. Regierung, PM. XXXI (1885), S. 268 (vgl. Ausland 1885, S. 539 f.).

Nachträge und Berichtigungen.

Zu Band I.

S. XII, Zeile 35, lies Altjemenische.
XIII, „ 20, „ discoveries.
XXI, „ 23, „ (Laurus nobilis L.).
12, Anm. 5, muß es statt II heißen I.
28, „ 3, „ Barmherzigster statt Barmherziger stehen.
36, Zeile 27, lies Qeiẓ.
42, „ 20, „ Zerānīq.
42, „ 25, „ Ǧersid.
44, „ 23, „ ʾArḍ Ahl es-Saʿīdī.
53, „ 30, „ Zerānīq.
71, Anm. 1, muß es heißen Sabäische Denkmäler.
78, Zeile 21, lies Medīna.
79, „ 8, „ el-Muʾajjad.
85, Anm. 8, pu. lies Sūre.
90, Zeile 26, lies el-Ḫodejda.
91, „ 20, 26, „ Ḏū.
97, Anm. 1, 3, lies Raṣṣāṣlande.
101, Zeile 29, „ und statt une.
113, „ 19, 26, „ Ṣōmālī.
122, „ 7, „ Ṣōmālīland.
124, „ 3, muß es heißen „und die Ernte" (statt „und das Sammeln"), gemeint sind die abgeernteten Weihrauchhäufchen. Vgl. C. A. Nallino, Due recenti pubblicazioni italiane sull' arabo meridionale preislamico in Oriente moderno XI (1931), S. 399.
124, „ 27, sowie 143, Z. 16, 148, Z. 15 f. Zu Glasers Identifikation von Panchaia mit Soqoṭrā ist nun auch auf G. Hüsings Artikel Panchaia in Beiträge zur historischen Geographie, Kulturgeographie, Ethnographie und Kartographie, vornehmlich des Orients, hg. von H. Mžik, Wien-Leipzig 1929, S. 89—111, zu verweisen, der Panchaia in der Insel Kischm sehen will.
127, „ 9, J. H. Mordtmann, Sabäische Inschriften (Rathjens-v. Wißmann, Südarabien-Reise, Bd. I, Hamburg 1931), S. 7, verlegt die Abfassung der Ἀραβικά des Uranius in die ersten Dezennien des III. Jahrhunderts n. Chr., spätestens um 250 n. Chr.
127, Anm. 6, ist I statt II zu setzen.
129, Zeile 28, lies Kinnamomon.
139, Anm. 6, „ Ṣōmālīlande.
141, Zeile 12, „ Ṣōmāllande.
146, „ 15, „ Ṣōmālī.

S. 147, Zeile 8, lies Ṣōmāllandes.

147, „ 9, „ Fuṣūṣ.

147, „ 21, „ Ṣōmālī.

149, Anm. 8, der Bindestrich nach Māsil ist zu tilgen.

151, Zeile 14, 21, lies Ṣōmālī.

151, „ 24, lies Opobalsamum.

151, „ 26, „ Ṣōmāl-Myrrhenbäume.

154, „ 11, „ Ṣōmāl.

154, „ 12, „ Ṣōmālküste.

162, Anm. 3, muß es heißen I, S. 47, 53.

164. Im Anschluß an die Urproduktion wäre noch auf die Guanogewinnung an der südarabischen Südküste hinzuweisen, auf die mich Herr Dr. J. Kunst brieflich aufmerksam gemacht hat, wofür ihm auch hier herzlich gedankt sei. Nach den von ihm angestellten Nachforschungen ist 1856 eine Guanokonzession auf die Ḫūrjān-Mūrjān-Inseln vergeben worden, die Guanolager sind inzwischen aber erschöpft worden. Vier kleine Guanoinseln, die von den Araber nausgebeutet werden, liegen unter 46° 26′ ö. L. vor Maqāṭīn, ferner die beiden Inseln Sḫā' oder Qanbūs (48° 23′ ö. L.) und Barrāqa in der Nähe des Rās Maǧdaḥa; aus ihrem Guano bezieht der Šēḫ von Maǧdaḥa den größten Teil seiner Einkünfte. Das Guano (rabaš) wird hier nach C. Landberg, Arabica IV, S. 66, von Kormoranen abgelagert. Endlich ist noch eine kleine Guanoinsel unter 57° 48′ ö. L. zu erwähnen (die englische Karte nennt sie Hamar an-Nafur); vgl. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 7 nth edition (London 1921), S. 448, 452, 489.

170, Zeile 8, lies verziert.

170, „ 14, „ Insel.

171, „ 13, „ Ǧauf.

177, „ 17, „ ʿAjšān.

179, „ 12, „ Muqrā.

179, Anm. 9, „ als weiterer Beleg ist noch Jāqūt, Muʿǧam ed. F. Wüstenfeld IV, S. 603 hinzuzufügen.

180, „ 2, „ Ṣanʿā'.

181, „ 11, „ Ǧebel.

181, „ 25, „ Ṣalīf.

182, „ 5, „ el-'Ajādīm.

183, „ 22, „ Gips wird nach J. H. Mordtmann-E. Mittwoch, Sabäische Inschriften, S. 13, in Šibām Qaṣṣa oder Šibām al-Ǧirās, 21 km nnö. von Ṣanʿā', gefunden.

187, Anm. 3, der Hinweis auf Idrīsī hat I, S. 54, zu lauten.

189, Zeile 14, Perlenfischerei wird auch an der Insel Ḥillānīja bei Bīr ʿAlī betrieben; vgl. C. Landberg, Arabica IV, S. 67.

189, Anm. 1, fügt hinzu: vgl. A. Sprenger, Post- und Reiserouten, S. 141.

189, Anm. 4, 9, lies I, S. 49.

190, „ 6, lies Repert.

196, Zeile 4, „ Ṣōmālīland.

197, „ 11, „ Ṣōmāllande.

198, „ 11, „ Ṣōmālī.

209, „ 16, „ Ǧebel Benī Ḥaǧāǧ.

211, „ 5, nach Wāḥidī ist ein Beistrich zu setzen.

S. 211, Zeile 10, lies Canavalia.
211, „ 14, „ Semḫī.
213, „ 7, „ Ẓabāb.
215, „ 4, „ Raṣṣāṣgebiet.
216, „ 8, „ Raṣṣāṣgebiet.
219, Anm. 10, „ Filfil.
222, Zeile 2, 10 lies Raṣṣāṣgebiet bzw. Raṣṣāṣgebiete.
224, „ 6, lies Raṣṣāṣgebiet.
224, Zeile 13, lies Dōʿan.
226, „ 5, „ Ḥarāz.
226, „ 17, „ Raṣṣāṣgebiet.
227, „ 2, „ Ḫorāsān.
228, „ 7, „ Raṣṣāṣ.
228, „ 10, „ Pflanzennamen.
231, „ 5, 11, 14, setze Beistriche nach el-Ǧarīqa, Ḥuṣn Ǧuʿajn und en-Naqūb.
231, „ 22, lies Naqab el-Haǧar.
232, „ 8, „ Sībeh.
232, „ 19, „ ʿAbūd.
238, „ 14, „ Raṣṣāṣgebiete.
249, „ 7, „ Bilād Bustān.
252, „ 12, „ ʿUdenī.
253, Über Qāt seine Kjultur und wirtschaftliche Bedeutung siehe auch P. Lamare, Résultats géographiques d'une mission au Yémen in La Géographie LV (1931), S. 60—63.
255, „ 8, ist wohl Šawāḫerī zu lesen.
255, „ 12, nach Ǧible ist ein Beistrich zu setzen.
257, „ 0, „ Sahūn.
257, „ 17, lies Sībeh.
262, „ 6, „ Wāḥidī-Lande.
263, „ 21, „ Forsk., Ḏeraḥ.
263, Anm. 7, der Beistrich nach *Indigofera* ist zu tilgen.
265, Zeile 12, lies Māʾ Raḏī.
265, „ 13, „ Selmān.
265, „ 16 „ Ḥoẓijje.
267, Anm. 8, „ XLIX.
271, „ 13—15. Nach G. Salmon, Note sur la flore du Fayyoûm d'après an-Nâboulsî (Bulletin de l'Inst. franç. d'archéologie Orientale I, 1901), S. 27, wird auch im Fajjūm *Carthamus tinctorius* als qirṭim und qurṭum bezeichnet; die Frucht heißt hier ʿuṣfūr und so ist wohl auch bei Glaser zu lesen.
271, Zeile 17, 22, 24, 27, Glaser schreibt durchweg Ḥenna, die richtige Schreibung wäre Ḥennāʾ.

Zu Band II.

S. 6, Zeile 14, lies Šāriḥ.
17, „ 14—17, die drei Jahreszeiten Diṯāʾ, Qijāẓ und Ṣurāb sind nebeneinander erwähnt in der von J. H. Mordtmann und E. Mittwoch, Sabäische Inschriften, S. 117, n° 87 veröffentlichten sabäischen Inschrift aus Ḥāz.

S. [illegible], Eine ausführliche Darstellung über vorislamische Zisternen bieten nun C. **Rathjens** und H. v. **Wissmann** im eben erschienenem 2. Bande ihrer Südarabien-Reise, S. 144—158.

29, Anm. 5, lies Nordḥaḍra-maut.

39, Zeile 17, „ Zerānīq.

40, „ 8, „ Ṣōmālīs.

40, „ 29, „ Ğihānnumā.

41, Anm. 2, statt II muß I stehen.

48, „ 20, vor 430 ist S. ausgefallen.

60, Zeile 13, lies Ṣōmālīland.

61, „ 1, „ Ṣōmālīfrauen.

66, „ 4, „ Bth.

71, Anm. Zeile 13, lies **Wilcken**.

73, Zeile 33, lies Ṣōmālīlandes.

78, „ 26, 27, lies Ṣōmālīland.

80. Die Überschrift muß lauten: VII. Der Handel.

80, Zeile 31, lies Ṣōmālīhäfen.

81, „ 4, 18, lies Ṣōmālīland, Ṣōmālīhäfen.

82, „ 27, lies Ṣōmālīland.

83, „ 3, „ Ḥumūmītabak.

88, „ 32, „ Ṣōmālīland.

88, Anm. 6, „ Ṣōmālīküste.

89, Zeile 19, „ el-Ğūba.

96, „ 23, „ illā.

101, „ 29, „ Ṣōmālīland.

102, „ 1—3. Über den Seeverkehr der alten Ägypter im Roten Meere und die Lage des Landes Punt siehe jetzt auch F. **Bilabel**, Geschichte Vorderasiens und Ägyptens vom 16. Jahrhundert v. Chr. bis auf die Neuzeit I, Heidelberg 1927 (Bibliothek der klassischen Altertumswissenschaft, hg. von J. Geffcken, Band 3), S. 26—29, sowie **Kees** im Handbuch der Altertumswissenschaft, III. Abtlg., erster Teil, Band 3/1, drittes Kapitel, die Puntfahrten (Rotes Meer), S. 121—125 (vorläufige Paginierung).

104, „ 11, die Zahlen sind umzustellen (247—205 v. Chr.).

108, „ 23, lies Ṣōmālīküste.

108, Anm. 2. J. H. **Mordtmann**, Sabäische Inschriften, S. 4, hat sich für die spätere Datierung des Periplus Maris Erythraei unter Kaiser Domitian (82—96 n. Chr.) entschieden.

110, Zeile 38, lies Ṣōmālīküste.

112, Anm. 3. J. H. **Mordtmann**, a. a. S. O. 6, Anm. 1, hält sich zwar an die überlieferte Lesart *Καίσαρ*, hält es aber für ausgeschlossen, daß irgend ein römischer Kaiser ʿAden besetzt habe.

118, Anm., Zeile 2, 11, lies Naqab el-Hağar.

118, „ 17, lies Wādī Ḫaṣmōt.

119, Zeile 17 ff. C. A. **Nallino**, Due recenti pubblicazioni italiane sull' arabo meridionale preislamico, Oriente moderno XI (1931), S. 403, hat mit Recht betont, daß die Gleichung Raʿmāh: Ragmat nicht zu halten ist.

119, „ 34, lies Naqb el-Hağar.

121, Anm. 8, „ Ḥimā.

S. 123, Anm. 23, C. A. Nallino, a. a. O. S. 398, versucht das Datum des Minäersarkophags auf 183 v. Chr. festzulegen, indem er in der zweiten Zeile *wā'il* liest und dies als Übersetzung von ἐπιφανής faßt.

123, Zeile 37, lies *Mṣr*.
128, „ 1, „ Teṯlīṯ.
128, „ 13, „ eḍ-Ḍiğā.
128, „ 25, „ ed-Dabsā.
133, „ 3, „ Französisch-Ṣōmālīlands.
140, „ 28, „ Ğāzān.
144, „ 11, 21 lies Dammāğ.
145, „ 24, lies Ğōl eš-Šēḫ.
145, „ 25, 29, lies Naqb el-Hağar.
146, „ 8, lies er-Ramla.
146, „ 11, „ el-Bajḍā'.
147, „ 3, „ Wādī Ḫaṣmōt.

Eigennamen- und Sachverzeichnis.

(Ortsnamen sind durch n. l., Stammnamen durch n. g., Götternamen durch n. d. gekennzeichnet, die hochgestellte Ziffer bezeichnet die Anmerkung. Der arabische Artikel ist bei der Reihung unberücksichtigt gelassen.)

A, ʼA, ʻA

C.

D, Ḏ, Ḍ.

E, ʾE, ʿE.

F.

G, Ǧ, Ḡ.

H, Ḥ, Ḫ.

I, ʾI, ʿI.

K.

L.

N.

P.

Q.

R.

S, Š, Ṣ.

T, Ṯ, Ṭ.

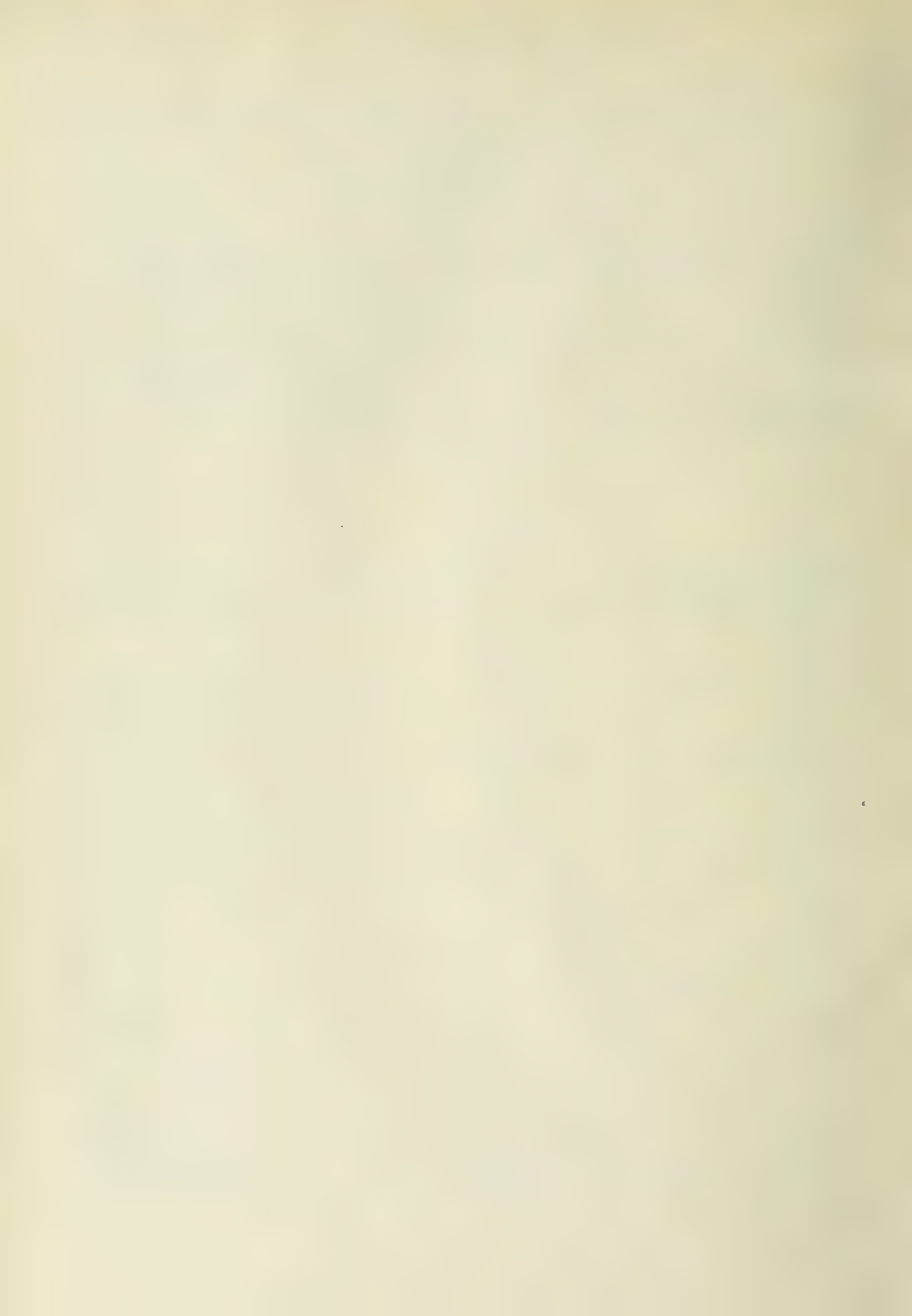
U.

V.

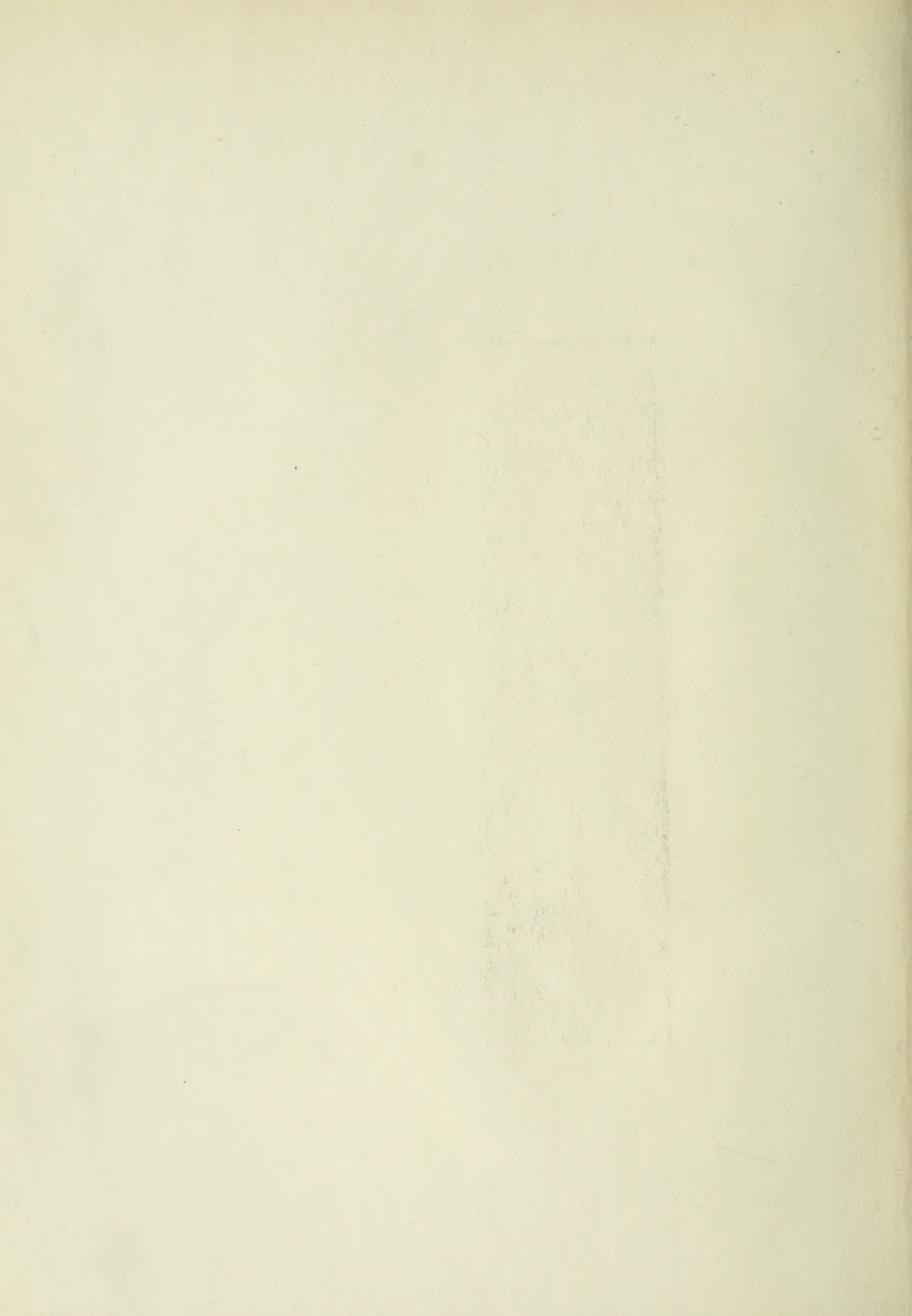
X.

Y.

Z, Ẓ.








UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 13 17 18 10 001 7